Deutscher Bundestag **Drucksache 16/3554**

16. Wahlperiode 23. 11. 2006

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 16/1101 Nr. 2.12 –

Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über die Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette (inkl. 6935/06 ADD 1)
KOM (2006) 79 endg.; Ratsdok. 6935/06

A. Problem

Der Vorschlag der Kommission kann in der vorliegenden Fassung nicht akzeptiert werden. Das vorgeschlagene Zertifizierungsverfahren begegnet unter dem Gesichtspunkt der Effizienz und der Notwendigkeit grundlegenden Bedenken. Der Grundsatz der freiwilligen Zertifizierung verschleiert den quasi obligatorischen Charakter der Verordnung. Im Ergebnis wäre, trotz aufwändiger Zertifizierung einiger Unternehmen, keine größere Sicherheit der Lieferkette zu erreichen. Dies stünde im Widerspruch zur angestrebten Deregulierung sowie zur Stärkung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit im Rahmen der Lissabon-Strategie. Der möglicherweise erreichbare Sicherheitsgewinn würde nicht den hohen flächendeckenden Verwaltungsaufwand im Güterverkehr rechtfertigen. Die für sich freiwillig zertifizierende Unternehmen zu erwartende Kostensteigerung würde zu deutlichen Nachteilen im globalen Wettbewerb führen.

B. Lösung

Annahme einer Entschließung, mit der die Bundesregierung gebeten wird, im weiteren Verfahren gegenüber der EU darauf hinzuwirken, den Verordnungsentwurf abzulehnen oder auf die Kommission einzuwirken, den Verordnungsentwurf zurückzuziehen.

Einstimmige Annahme einer Entschließung

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtung durch die Bundesregierung auf Drucksache 16/1101 Nr. 2.12 folgende Entschließung anzunehmen:

„1. Der Deutsche Bundestag ist der Auffassung, dass der Vorschlag der Kommission in der vorliegenden Fassung nicht akzeptiert werden kann.

Der Deutsche Bundestag bittet deshalb die Bundesregierung, im weiteren Verfahren gegenüber der EU darauf hinzuwirken, den Verordnungsentwurf abzulehnen oder auf die Kommission einzuwirken, den Verordnungsentwurf zurückzuziehen.

2. Der Deutsche Bundestag begrüßt alle wirkungsvollen Vorschläge der Kommission zur Bekämpfung des internationalen Terrorismus. Allerdings müssen diese Vorschläge auch zu einem tatsächlichen Sicherheitsgewinn führen und dürfen keine unverhältnismäßige Bürokratie verursachen.

Der Deutsche Bundestag ist der Auffassung, dass der von der Kommission vorgelegte Verordnungsvorschlag zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette, mit dem der Güterverkehr vor terroristischen Bedrohungen geschützt werden soll, diesen Vorgaben jedoch nicht gerecht wird. Mit dem Verordnungsvorschlag will die Kommission – ergänzend zu den bereits bestehenden Regelungen zur Sicherheit des Luft- und Schiffsverkehrs – ein System zur Sicherheit des Landverkehrs schaffen und so die Sicherheit der gesamten Lieferkette gegenüber terroristischen Angriffen verbessern. Im Kern schlägt die Kommission eine freiwillige Zertifizierung sog. zuverlässiger Unternehmen vor, die bestimmte Sicherheitsstandards garantieren und damit vereinfachte Verfahren bei Zoll und Außengrenzen in Anspruch nehmen können, ohne dabei nach der objektiven Gefährlichkeit der transportierten Güter, des jeweils tätigen Transport- und Logistikunternehmens, der Ausgangs-, Durchgangs- oder Zielorte oder der Transportarten zu differenzieren.

3. Als Vorbild dienen Konzepte im Bereich der gemeinschaftlichen Zollvorschriften und der zivilen Luftfahrt sowie dem Seeverkehr. Die Kontrolle beschränkt sich dort auf bestimmte neuralgische Punkte. Der Landverkehr aber ist flächendeckend und damit ist der erforderliche Aufwand für die Kontrolle und auch das Aufkommen in diesem Verkehrsbereich, anders als bei den beiden anderen Verkehrswegen, unverhältnismäßig viel größer.

Das vorgeschlagene Zertifizierungsverfahren begegnet unter dem Gesichtspunkt der Effizienz und der Notwendigkeit grundlegenden Bedenken.

4. Der Grundsatz der freiwilligen Zertifizierung verschleiert den quasi obligatorischen Charakter der Verordnung. Im Ergebnis wäre, trotz aufwändiger Zertifizierung einiger Unternehmen, keine größere Sicherheit der Lieferkette zu erreichen.

5. All dies stünde nicht nur im Widerspruch zur angestrebten Deregulierung sowie Stärkung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit im Rahmen der Lissabon-Strategie. Auch der möglicherweise erreichbare Sicherheitsgewinn würde nicht den hohen flächendeckenden Verwaltungsaufwand im Güterverkehr rechtfertigen. Effektive und zugleich verhältnismäßige Maßnahmen im Kampf gegen die Terrorgefahr im Güterverkehr müssen sich vielmehr klar an den unternehmensspezifischen und infrastrukturbezogenen Gefährdungspotenzialen ausrichten. Die für sich freiwillig zertifizie-

rende Unternehmen zu erwartende Kostensteigerung würde zu deutlichen Nachteilen im globalen Wettbewerb führen. Diese Entwicklung hätte Auswirkungen bis hin zum Verbraucher, die nicht außer Acht gelassen werden dürfen.

6. Im Übrigen ist der Deutsche Bundestag der Auffassung, dass vor Erlass eines solch weitgehenden Rechtsaktes die Kommission aufgefordert werden sollte, zuerst eine belastbare Risikoanalyse zu erarbeiten, die bestehenden Gefährdungspotentiale zu bewerten und eine realistische Kosten-Nutzen-Analyse vorzulegen."

Berlin, den 20. November 2006

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Klaus W. Lippold	**Hubert Deittert**
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Hubert Deittert

I. Überweisung

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung auf **Drucksache 16/1101 Nr. 2.12** wurde am 31. März 2006 gemäß § 93 der Geschäftsordnung zur federführenden Beratung an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie an den Innenausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie und den Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Vorschlag für eine Verordnung behandelt die Sicherung der Fracht, der Beförderung und gegebenenfalls der Infrastruktur gegen Manipulation und Missbrauch zu terroristischen Zwecken. Die Verordnung soll auf alle Unternehmen Anwendung finden, die in den Bereichen, Vorbereitung und Versendung von Gütern am Herstellungsort, Gütertransport (mit Ausnahme des Luft- und Seetransportes), Güterspedition, Betrieb von Umschlags- und Lagereinrichtungen oder Binnenterminals (einschl. Binnenhäfen) aktiv sind. Es soll ein Verfahren eingerichtet werden, nach dem die Mitgliedstaaten Unternehmen der Lieferkette den Status „Zuverlässiges Unternehmen“ gewähren und wieder entziehen können. Die Unternehmen sollen dazu nachweisen, dass es in ihrem Verantwortungsbereich keine Sicherheitslücken gibt. Weiterhin sollen Mindestanforderungen festgelegt werden, die für die Gewährung des Status zu erfüllen sind, und geeignete Überwachungsinstrumente sollen geschaffen werden. Die Kommission setzt gegenüber den Unternehmen auf das Prinzip der Freiwilligkeit, da nicht alle Unternehmen die Mindestanforderungen erfüllen können. Es wird geschätzt, dass von 4,7 Millionen betroffenen Unternehmen etwa 900 000 teilnehmen würden.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Innenausschuss** hat die die Unterrichtung in seiner 14. Sitzung am 31. Mai 2006 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat die Unterrichtung in seiner 13. Sitzung am 31. Mai 2006 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme.

Der **Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz** hat die Unterrichtung in seiner 21. Sitzung am 28. Juni 2006 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme.

IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss

In seiner 19. Sitzung am 28. Juni 2006 hat der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** die Bundesregierung um einen Bericht zu der Unterrichtung gebeten. Dieser wurde mit Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs Achim Großmann vom 16. August 2006 übermittelt und an die ordentlichen Mitglieder des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verteilt.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die Unterrichtung in seiner 25. Sitzung am 8. November 2006 (gemeinsam mit dem Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament zu der Gefahrenabwehr im Verkehr und deren Finanzierung – Ratsdok. 12168/06) beraten.

Zu dieser Sitzung haben die Fraktionen der CDU/CSU und SPD einen Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 16(15)550) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt. In der Sitzung schlossen sich die übrigen Fraktionen diesem Antrag an, so dass daraus ein Entschließungsantrag aller Fraktionen wurde.

Die **Fraktion der CDU/CSU** vertrat die Auffassung, dass es sich bei der Vorlage der Kommission insgesamt um einen vernünftigen Ansatz handele. Man müsse aber sehen, dass die betroffenen Wirtschaftsunternehmen und die Verbände in Bezug auf den Vorschlag große Bedenken hätten. Sie fürchteten, dass eine entsprechende Verordnung zu unnötiger Bürokratie führen und erhebliche Kosten verursachen werde, ohne für die Unternehmen erkennbare Vorteile zu bringen. Zudem verschleiere der Grundsatz der Freiwilligkeit, dass nicht zertifizierte Unternehmen im Umkehrschluss als unzuverlässig angesehen werden könnten, was dann doch einen Zwangscharakter zur Folge haben könne. Es werde außerdem von den Unternehmen und Verbänden kritisiert, dass die Anforderungen zu pauschal sowie unverhältnismäßig seien und nicht in die bestehende Sicherheitsarchitektur der Unternehmen passten und außerdem bestehende nationale Sicherheitsvorkehrungen nicht ausreichend berücksichtigt würden. Daher habe man einen Entschließungsantrag eingebracht, mit dem der Verordnungsentwurf im Ergebnis abgelehnt werde. Sie begrüßte, dass auch die Fraktionen FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dem Entschließungsantrag beitreten. Dies sei ein gutes Signal.

Die **Fraktion der SPD** begrüßte, dass der Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD breite Zustimmung finde. Sie hob die hohen Kosten der Maßnahmen hervor, welche die Kommission vorschlage. Es müsse aber auch immer die Relation zwischen Kosten und Nutzen beachtet werden.

Die **Fraktion der FDP** begrüßte den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD und erklärte, dem Antrag beitreten zu wollen. Die Freiwilligkeit sei in dem Vorschlag der Kommission nur vordergründig gewährleistet, tatsächlich werde aber ein Zwang begründet.

Die **Fraktion DIE LINKE.** erklärte, auch sie unterstütze den Entschließungsantrag und trete ihm bei.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** bekundete, der Inhalt des Entschließungsantrags gebe auch ihre Auffassung wieder, so dass sie diesem beitrete.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den interfraktionellen Entschließungsantrag auf Ausschussdrucksache 16(15)550 einstimmig angenommen. Die Unterrichtung auf Drucksache 16/1101 Nr. 2.12 hat er zur Kenntnis genommen.

Berlin, den 20. November 2006

Hubert Deittert
Berichterstatter

Anlage



RAT DER EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 2.März 2006 (03.03)
(OR. en)

6935/06

Interinstitutionelles Dossier: 2006/0025(COD)

TRANS 54
MAR 24
AVIATION 31

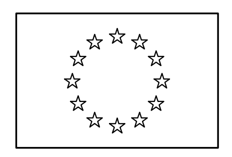
ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	28. Februar 2006
Empfänger:	der Generalsekretär/Hohe Vertreter, Herr Javier SOLANA
Betr.:	– MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT, DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN über die Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette – Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument - KOM(2006)79 endgültig

---

Anl.: KOM(2006)79 endgültig



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 27.2.2006
KOM(2006)79 endgültig

2006/0025(COD)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT, DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN

über die Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette

(SEK(2006)251)

(von der Kommission vorgelegt)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT, DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN

über die Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette

1. Notwendige Gefahrenabwehr im Verkehr

1.1 Der Terrorismus gehört zu den schwersten Bedrohungen für Demokratie und Freiheit. Die Gefahr terroristischer Anschläge auf den Güterverkehr ist weiterhin groß. Der mögliche Verlust an Menschenleben und die wirtschaftlichen Schäden lassen sich weder abschätzen noch beziffern.

1.2. Die Gefahrenabwehr im Verkehrsbereich ist zu einer Frage von globaler Bedeutung geworden. Sie betrifft die Europäische Union, die in ihrer Rolle als Handelspartner auf effiziente und sichere Verkehrsträger auf allen Ebenen angewiesen ist. Ihre Handelspartner wenden sich zunehmend Sicherheitsproblemen im Güterverkehr zu. So haben die Vereinigten Staaten für Importe bereits bestimmte Sicherheitsmaßnahmen erlassen, die sich auch auf die Lieferketten in Europa auswirken.

1.3. Die Gefahrenabwehr im Verkehr wurde in Europa in letzter Zeit erheblich verbessert. So wurde für die Sicherheit in der Luftfahrt und auf Flughäfen ein europäischer Rahmen[1] geschaffen, und die Seeverkehrssicherheit sowie die Gefahrenabwehr in Häfen[2] wurden verstärkt. Nach den jüngst verabschiedeten Sicherheitsmaßnahmen für Seehäfen[3] dürfte sich auch die Gefahrenabwehr im gesamten Hafengebiet weiter verbessern.

1.4. Die Kommission hat bereits 2003 auf die Notwendigkeit hingewiesen, Güterbeförderungen im Landverkehr besser zu schützen[4]. Derzeit gibt es keinerlei Vorschriften, die sich auf die gesamte Lieferkette des Landverkehrs in der Gemeinschaft erstrecken. Die Lieferkette umfasst definitionsgemäß sämtliche Beförderungsvorgänge und Begleitprozesse zwischen dem Herstellungs- und dem Bestimmungsort einer Ware.

1.5. Die Gefahr terroristischer Anschläge hat die Anfälligkeit der Lieferkette und den Handlungsbedarf deutlich werden lassen. Die Bürger erwarten, dass die Lieferkette als unverzichtbarer Teil ihres Alltags durch Sicherheitsmaßnahmen geschützt wird, und die Unternehmen können die Gefahrenabwehr zum Schutz ihrer Beschäftigten, Gesellschaften und Kunden sowie der Öffentlichkeit vor Terrorangriffen nicht länger vernachlässigen.

---

1 Verordnung (EG) Nr. 2320/2002, ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1.
2 Verordnung (EG) Nr. 725/2004, ABl . L 129 vom 29.4.2004, S. 6.
3 Richtlinie 2005/65/EG, ABl. L 310 vom 25.11.2005, S. 28.
4 Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über die Verbesserung der Gefahrenabwehr im Seeverkehr, KOM(2003) 229 endg., S. 18.

1.6. Um den Terrorismus zu bekämpfen, haben die Staats- und Regierungschefs der EU dazu aufgerufen, „die Sicherheit aller Verkehrssysteme zu erhöhen, unter anderem durch Stärkung des Rechtsrahmens und Verbesserung der Präventionsmechanismen[5].“

1.7. Untätigkeit ist keine Alternative. Die Kommission schlägt daher als Ergänzung bereits bestehender Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Verkehr eine Gemeinschaftsmaßnahme zur besseren Sicherung der Lieferkette des Landverkehrs vor. Die Gefahrenabwehr im Personenverkehr, insbesondere im Massenverkehr, ist nicht Gegenstand des Vorschlags und kann nötigenfalls zu einem späteren Zeitpunkt behandelt werden.

2. Hin zu einem besseren Schutz der Lieferkette

2.1. Angesichts des dringenden Handlungsbedarfs und der Schlussfolgerungen des Europäischen Rates legt die Kommission diese Mitteilung sowie einen Legislativvorschlag für einen besseren Schutz der Lieferkette vor.

2.2. Die Mitteilung enthält die wesentlichen Fakten zur Sicherheit der Lieferkette, die jede Initiative auf diesem Gebiet zu berücksichtigen hat. Diskutiert werden die Vor- und Nachteile verschiedener Handlungsmöglichkeiten sowie die Gründe, weshalb der vorgeschlagene Rechtsakt am ehesten geeignet ist, die Sicherheit des europäischen Güterverkehrs gezielt zu verbessern.

2.3 Ziel des Vorschlags ist ein besserer Schutz der Lieferkette, um den europäischen Güterverkehr insgesamt besser vor terroristischen Angriffen zu schützen.

2.4. Ziele des Vorschlags der Kommission:

- besserer Schutz der Lieferkette ohne Beeinträchtigung des freien Handelsflusses
- Schaffung eines gemeinsamen Rahmens für ein systematisches Vorgehen auf europäischer Ebene, ohne den Verkehrsbinnenmarkt und die Wirksamkeit bestehender Sicherheitsmaßnahmen zu gefährden
- Vermeidung unnötiger Verfahren und Belastungen auf europäischer und innerstaatlicher Verwaltungsebene.

2.5. Die von der Kommission vorgeschlagene Maßnahme

- verpflichtet die Mitgliedstaaten zur Schaffung eines Qualitätskennzeichens für die Sicherheit („zuverlässiges Unternehmen“), das Unternehmen der Lieferkette, die europäische Mindestsicherheitsanforderungen erfüllen, verliehen und somit innerhalb des Binnenmarkts anerkannt werden kann;
- enthält im Rahmen der verbindlichen Vorschriften für die Mitgliedstaaten eine freiwillige Regelung, nach der Unternehmen der Lieferkette ihr Sicherheitsniveau verbessern können und dafür Vergünstigungen erhalten;

---

[5] Erklärung des Europäischen Rates zum Kampf gegen den Terrorismus vom 25. März 2004, 29. März 2004, Dok. 7906/04.

- überträgt den Unternehmen die Verantwortung für ihr Sicherheitsniveau im europäischen Güterverkehr;

- lässt „zuverlässige Unternehmen“ von vereinfachten Sicherheitskontrollen profitieren und gibt ihnen die Möglichkeit, sich im Bereich der Sicherheit von Konkurrenzunternehmen positiv abzugrenzen und sich so unternehmerische und wettbewerbliche Vorteile zu verschaffen;

- ermöglicht im Rahmen des Ausschussverfahrens die regelmäßige Aktualisierung und Verbesserung von Sicherheitsanforderungen, einschließlich anerkannter internationaler Vorschriften und Normen.

3. Wichtige Fragen und die Antworten der Kommission

Welches Sicherheitsniveau ist notwendig?

3.1 Für zwei wesentliche Verbindungsglieder vieler Lieferketten, nämlich Luftverkehr und Flughäfen sowie Seeverkehr und Seehäfen, wurde ein hohes Sicherheitsniveau geschaffen, und zwar durch klar definierte, rechtsverbindliche Vorschriften, Kontrollen und sonstige Maßnahmen. Ein ähnliches Vorgehen bei den übrigen Gliedern der Lieferkette würde deren Sicherheit insgesamt zweifellos verbessern.

3.2. Bei einem Vergleich des Luft- und Seeverkehrs mit der Lieferkette in ihrer Gesamtheit werden jedoch grundlegende Unterschiede deutlich. Kennzeichnend für die Märkte des See- und des Luftverkehrs ist ihre begrenzte Zahl von Unternehmen, die vor allem in räumlich begrenzten, klar definierten und kontrollierbaren Gebieten aktiv sind. Für sie stellen Sicherheitsvorkehrungen nichts Ungewöhnliches dar.

3.3. Die Lieferkette des Landverkehrs hat in ihrer Gesamtheit völlig andere Dimensionen. Allein im Sektor der Verkehrs- und verwandten Nebenleistungen sind über eine halbe Million[6] Unternehmen aktiv, vom multinationalen Großkonzern bis zum Kleindienstleister, die in einer Vielzahl von Kulturen und Geschäftsumfeldern verwurzelt sind. Sie sind in der gesamten Gemeinschaft aktiv. Die meisten verfügen derzeit über kein Sicherheitsmanagement und haben erst begonnen, entsprechende Maßnahmen einzuleiten.

3.4. Das Bewusstsein für die Gefahrenabwehr sollte unter allen Akteuren der innergemeinschaftlichen Lieferkette geschärft werden. Je nach Art der beförderten Fracht, der Position eines Unternehmens innerhalb der Lieferkette und der Anfälligkeit der Infrastruktur ist es möglich, das notwendige Sicherheitsniveau zu bestimmen. In hohem Maße präskriptive und für alle Unternehmen geltende Sicherheitsmaßnahmen würden zu einem Bruch der Lieferkette führen. Andererseits legen immer mehr Unternehmen eigene Sicherheitsstandards fest, um nicht nur ihre eigenen Aktivitäten und Marken zu schützen, sondern auch als Instrument zur Auswahl ihrer Partner innerhalb der Lieferkette.

---

6 Schätzung nach „EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2004“, Abschnitt 3.1.12. Bei diesem Wert (EU-25) sind Produzenten, die am Anfang der Lieferkette stehen, nicht inbegriffen. Andernfalls läge die Gesamtzahl der Unternehmen in der Lieferkette bei rund 4,7 Millionen.

3.5. In der Praxis ist es daher unmöglich, mit einer einzigen umfassenden Aktion, ähnlich wie im Luft- und im Seeverkehr, Vorschriften und Maßnahmen für die Lieferkette des Landverkehrs zu erlassen. Realistischer ist die Festlegung von Mindestsicherheitsanforderungen, die schrittweise an den technischen Fortschritt und neu auftretende Risiken angepasst werden können, um in einem gegebenen Betriebsumfeld für ausreichende Sicherheit zu sorgen.

Sicherheitsvorschriften nur für Containergut?

3.6. Die meisten Initiativen und Diskussionen sind derzeit auf den intermodalen Containerverkehr gerichtet, sowohl auf nationaler und internationaler Ebene als auch auf der Ebene einzelner Unternehmen. Dies ist verständlich angesichts der Befürchtung, dass Container für den Schmuggel von Waffen für Terroristen oder gar als Träger chemischer, biologischer, radiologischer oder nuklearer Kampfstoffe missbraucht werden könnten.

3.7. Container sind jedoch nicht die einzigen möglichen Ziele. Im innereuropäischen Handel werden viele unterschiedliche Ladeeinheiten verwendet, die alle dem gleichen Risiko ausgesetzt sind, für terroristische Handlungen missbraucht zu werden. Dasselbe gilt im Grunde für sämtliche Formen der Güterbeförderung, die alle einem potenziellen Missbrauch ausgesetzt sind.

Sicherheitsvorschriften für Einzelbereiche oder die gesamte Lieferkette?

3.8. Es besteht die Versuchung, die Anstrengungen für einen besseren Schutz der Lieferkette nur auf bestimmte, klar definierte Schlüsselbereiche zu konzentrieren. So sind Entwicklungen im Gange, um Siegel besser vor Manipulationen zu schützen, die meisten Logistikzentren haben ihre Zugangsvorschriften verschärft und viele Unternehmen haben Hintergrundkontrollen und Identitätskarten für ihre Beschäftigten eingeführt. Das Risikobewusstsein nimmt zu.

3.9. All diese Entwicklungen sind zu begrüßen. Sie sind jedoch nur von begrenzter Wirkung und beinhalten kein systematisches Sicherheitskonzept für die Lieferkette, wie es notwendig ist, um auf mögliche terroristische Bedrohungen oder Angriffe möglichst rasch und effizient zu reagieren

3.10. Zur Lieferkette gehören eine Vielzahl von Beförderungsvorgängen und Begleitprozessen zwischen dem Herstellungs- und dem Bestimmungsort einer Ware. Diese Vorgänge stehen in einer Wechselbeziehung zueinander, ebenso wie die Unternehmen, von denen sie ausgeführt werden. Um für die gesamte Lieferkette ein hohes Sicherheitsniveau zu erreichen, müssen sämtliche Elemente, einschließlich des Informationsflusses, zu einem Ganzen zusammengeführt werden.

3.11. Einzelne Sicherheitsmaßnahmen in bestimmten Schlüsselbereichen bergen jedoch das Risiko, dass sie ihre gewünschte Wirkung verfehlen. So sind beispielsweise sichere Plomben nur wenig hilfreich, wenn nicht gleichzeitig das Sicherheitsbewusstsein der Beschäftigten durch entsprechende Maßnahmen geschärft wird. Ein absolut sicherer Abschnitt einer mehrere Unternehmen umfassenden Lieferkette, für die ein bestimmtes Sicherheitsmerkmal entscheidend ist, wäre kaum von Vorteil, wenn ein anderer Teil der Lieferkette mit anderen Sicherheitsmerkmalen ungesichert bliebe. Auf internationaler Ebene werden nur vollständig gesicherte

Lieferketten anerkannt. Die Vielzahl spezifischer Sicherheitsmerkmale erfordert maßgeschneiderte Lösungen, die den Eigenheiten der Unternehmen und Lieferketten Rechnung tragen.

3.12. Es erscheint daher sinnvoller, sich auf ein gemeinschaftliches Sicherheitskonzept für die Lieferkette anstatt auf Einzellösungen zu konzentrieren. Dies schließt keineswegs aus, auf Gemeinschaftsebene ausführliche Mindestanforderungen oder sogar Einzelvorschriften für bestimmte Bereiche festzulegen. Wie später dargelegt wird, sollte das Sicherheitskonzept solche Mindestanforderungen für die einzelnen Glieder der Lieferkette und bei Bedarf besondere technische Vorschriften beinhalten. In jedem Fall aber sollte das Konzept regelmäßig und einfach zu aktualisieren sein.

3.13. Ein gemeinsames Sicherheitskonzept würde den Unternehmen, die oftmals erhebliche Investitionen in die Sicherheit tätigen, als Orientierungshilfe dienen.

Wer sollte für die Sicherheit verantwortlich sein?

3.14. Zu entscheiden ist, ob eines der beteiligten Unternehmen für die Sicherheit der gesamten Lieferkette, oder jedes Unternehmen für den unter seiner Verantwortung stehenden Teil der Kette verantwortlich sein soll. Dies ist ein wichtiger Punkt, da in der Lieferkette eine Vielzahl von Unternehmen aktiv sind.

3.15. In der Regel beginnt die Lieferkette mit der Versandvorbereitung am Herstellungsort einer Ware. Diese kann in Container verladen oder anderweitig verpackt werden. Sie kann am Herstellungsort abgeholt und mit einem einzigen Verkehrsmittel an ihren Bestimmungsort transportiert werden. Sie kann auch in Umschlag- und Lagereinrichtungen oder Binnenterminals transportiert werden, wo gegebenenfalls ein Verkehrsträgerwechsel stattfindet. Daran können Speditionsfirmen, Agenturen oder Makler beteiligt sein. Zu jedem Glied in der Lieferkette gehören komplexe Informationsprozesse.

3.16. Es besteht die Versuchung, die Verantwortung für den Schutz der gesamten Lieferkette einem einzigen Unternehmen aufzuerlegen. Dies wäre zwar einfach, würde aber den Gegebenheiten des Marktes nicht gerecht werden. So gibt es spezialisierte Hersteller, die wegen des Umfangs und der Art ihrer Aktivität die Beförderungen entweder selbst durchführen oder zumindest die vollständige Kontrolle darüber haben. Ihnen kann durchaus die Verantwortung für die Sicherheit der gesamten Lieferkette übertragen werden.

3.17. Im normalen Marktgeschehen führen die Hersteller jedoch nicht alle Beförderungsvorgänge selber durch. Diese werden vielmehr von spezialisierten Unternehmen bewerkstelligt, für die Eisenbahnunternehmen nur ein Beispiel sind. Häufig wissen die Hersteller nicht einmal und brauchen auch nicht zu wissen, wie und von wem ihre Güter befördert werden. Dasselbe gilt auch für andere Unternehmen in der Lieferkette. Sie kontrollieren unter Umständen mehr als ein Glied oder, was seltener vorkommt, die gesamte Lieferkette, mit Ausnahme des ersten Abschnitts am Herstellungsort. Ihr Verantwortungsbereich kann sich daher auf mehr als einen Abschnitt erstrecken.

3.18. Diese Marktgegebenheiten lassen nur eine Schlussfolgerung zu: Jedes Unternehmen der Lieferkette ist ausschließlich für die Sicherheit seines eigenen Tätigkeitsbereichs

verantwortlich. Durch die Bündelung der einzelnen Sicherheitsmaßnahmen wird die Lieferkette in ihrer Gesamtheit geschützt.

3.19. Eine Untersuchung der Lieferkette ergibt, dass diese in vier Tätigkeitsbereiche mit jeweils eigenen Sicherheitsanforderungen unterteilt werden kann:

– Vorbereitung und Versendung von Gütern am Herstellungsort

– Gütertransport

– Güterspedition

– Betrieb von Umschlag- und Lagereinrichtungen sowie von Binnenterminals.

Wie können bestehende EU-Konzepte zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette genutzt werden?

3.20. Die gemeinschaftlichen Zollvorschriften[7] sehen den Begriff des „zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ vor. Unternehmen, die bestimmte Zuverlässigkeitskriterien erfüllen, können den Status eines „zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ erhalten, durch den sie in den Genuss von Erleichterungen bei sicherheitsrelevanten Zollkontrollen und/oder Vereinfachungen gemäß den Zollvorschriften gelangen. Letztere sind von besonderem wirtschaftlichem Wert, da die betreffenden Unternehmen ihren Materialfluss dann nach eigenen Bedürfnissen gestalten können.

3.21. Nach der Verordnung für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt[8] können „reglementierte Beauftragte“ oder Luftfahrtunternehmen einen Versender als „bekannten Versender“ einstufen, wenn er bestimmte sicherheitsrelevante Kriterien erfüllt. Dies hat zur Folge, dass die von solchen Versendern stammende Fracht von bestimmten Sicherheitskontrollen ausgenommen wird.

3.22. Beiden Konzepten liegt die Idee zugrunde, dass Unternehmen, die freiwillig bestimmte Anforderungen erfüllen und von den Behörden überprüft wurden, von bestimmten Erleichterungen profitieren sollten. Solche Unternehmen werden regelmäßig überprüft. Mit dem Begriff „zuverlässiges Unternehmen“ lässt sich das Konzept, mit den geeigneten Änderungen versehen, auch für die Sicherheit der Lieferkette nutzen.

3.23. Es sollten spezifische Mindestanforderungen für die Untenehmen festgelegt werden, die in folgenden vier Tätigkeitsbereichen aktiv sind:

– Vorbereitung und Versendung von Gütern am Herstellungsort

– Gütertransport

– Güterspedition

– Betrieb von Umschlag- und Lagereinrichtungen sowie von Binnenterminals.

---

[7] Verordnung (EG) Nr. 648/2005, ABl. L 117 vom 4.5.2005, S. 13.

[8] Verordnung (EG) Nr. 2320/2002, ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1.

3.24. Durch eine Regelung für „zuverlässige Unternehmen“ in den Mitgliedstaaten hätten die Unternehmen in der Lieferkette die Möglichkeit nachzuweisen, dass sie bestimmte Mindestsicherheitsanforderungen erfüllen. Der Status „zuverlässiges Unternehmen“ würde jenen Unternehmen verliehen, die diese Anforderungen erfüllen. Zu diesem Zweck können die Mitgliedstaaten entweder auf bestehende Regelungen oder Verfahren zurückgreifen, oder ein speziell auf die Sicherheit der Lieferkette zugeschnittenes System einführen. Die Anwendung der Regelung muss nachgeprüft werden, da ohne Kontrolle kein Vertrauen möglich ist.

3.25. Die Anwendung der Regelung erfolgt freiwillig, da angesichts ihrer großen Zahl unmöglich alle Unternehmen in der Lieferkette die spezifischen Mindestanforderungen erfüllen und die Mitgliedstaaten nicht sicherstellen können, dass die Einhaltung angemessen überprüft wird. Kein Unternehmen wird dazu verpflichtet, an der Regelung für „zuverlässige Unternehmen“ teilzunehmen.

3.26. Um die Integrität des Binnenmarktes aufrechtzuerhalten, muss der in einem Mitgliedstaat verliehene Status „zuverlässiges Unternehmen“ in jedem anderen Mitgliedstaat, in dem das betreffende Unternehmen aktiv ist, anerkannt werden.

3.27. In gerechtfertigten Fällen können die Mitgliedstaaten „zuverlässigen Unternehmen“ Zugangsbeschränkungen für Anlagen und Infrastruktur auferlegen.

Welche Vorteile bietet die Regelung für „zuverlässige Unternehmen“?

3.28. Der Erfolg der Regelung für „zuverlässige Unternehmen“ hängt davon ab, ob sich in der Praxis für die Behörden und die Unternehmen, die sich für die notwendigen Investitionen entscheiden, spürbare Vorteile ergeben.

3.28.1. Einsatz öffentlicher Ressourcen: Die Sicherheitsbehörden könnten ihre Kontrollressourcen auf jene Unternehmen konzentrieren, die nicht an der Regelung teilnehmen, ohne dabei auf ihr Recht zu verzichten, auch „zuverlässige Unternehmen“ gegebenenfalls zu kontrollieren. Die Zollbehörden wenden dieses System bereits mit Erfolg auf „zugelassene Wirtschaftsbeteiligte“ an. Auch die Sicherheitsbehörden sollten deshalb in der Lage sein, aus der Möglichkeit, ihre Ressourcen gezielter einzusetzen, Vorteile zu ziehen.

3.28.2. Gemeinsame europäische Sicherheitskampagne: Die Behörden sind erstmals in der Lage, sich auf der Grundlage eines gemeinsamen Bewusstseins sowie gemeinsamer Ziele und Kriterien europäischen Initiativen zur Sicherheit der Lieferkette zu widmen.

3.28.3. Verbindungen zur Gefahrenabwehr im Luft- und Seeverkehr: Für Luft- und Seehäfen, einschließlich Hafenanlagen, die strengen gemeinschaftlichen Sicherheitsvorschriften unterliegen, besteht die Gewissheit, dass die von „zuverlässigen Unternehmen“ dort eingebrachte Fracht entlang der gesamten Lieferkette angemessen gesichert wurde. Solche Unternehmen sollten eine Vorzugsbehandlung erhalten, z. B. durch die Anwendung „beschleunigter Verfahren“.

3.28.4. EU-weite Anerkennung: Die EU-weite Anerkennung des von einer nationalen Behörde verliehenen Status „zuverlässiges Unternehmen“ ist für die

betreffenden Unternehmen und die Mitgliedstaaten von Vorteil. Die Unternehmen können die Vorteile ihres Status im gesamten Gemeinschaftsgebiet nutzen, und die Mitgliedstaaten können darauf vertrauen, dass der Status in den jeweils anderen Mitgliedstaaten aufgrund einheitlicher europäischer Vorschriften und Mindestsicherheitsanforderungen vergeben wird.

3.28.5. Einbindung in die Sicherung der globalen Lieferkette: Die Zollbehörden, die aufgrund vergleichbarer Vorschriften an den Außengrenzen bei der Ein- und Ausfuhr von Waren Sicherheitskontrollen vornehmen, werden im Rahmen ihrer Regelung für „zugelassene Wirtschaftsbeteiligte“ auch den Status „zuverlässiges Unternehmen“ anerkennen, den die Behörde für die Sicherheit der Lieferkette verleiht. Umgekehrt werden „zugelassene Wirtschaftsbeteiligte“ von der Behörde für die Sicherheit der Lieferkette anerkannt. Im Fall der Annahme und Umsetzung des dieser Mitteilung beigefügten Vorschlags werden die aktuellen Arbeiten der Zollbehörden und die in dem Vorschlag vorgesehenen Bedingungen zur Kompatibilität und gegenseitigen Anerkennung der beiden Regelungen führen. Die Regelung für „zuverlässige Unternehmen“ böte zum einen den europäischen Ausführern Einfuhrerleichterungen in den USA, wäre zum anderen aber auch ein Vorgriff auf internationale Entwicklungen. Sie könnte durchaus zu einem Modell für die rasche weltweite Umsetzung der Empfehlungen der Weltzollorganisation zur Sicherung der globalen Lieferkette werden.

3.28.6. Sicherheit im Geschäftsumfeld: „Zuverlässige Unternehmen“ können gegenüber Kunden und Geschäftspartnern in der Lieferkette ihre Fähigkeit nachweisen, keine Sicherheitslücken in der Lieferkette entstehen zu lassen. Für sie wird es einfacher, verantwortungs- und sicherheitsbewusste Geschäftspartner zu erkennen und sie anderen, nicht sicherheitsbewussten Partnern vorzuziehen.

3.28.7. Effizienz und Stabilität für die Unternehmen: Erfahrungen aus Nachbarbereichen lassen den Schluss zu, dass die Teilnahme an der Regelung für „zuverlässige Unternehmen“ Vorteile bietet. So hatte die amerikanische Initiative zur Erhöhung des Schutzniveaus von Containern im Seeverkehr („Container Security Initiative” - CSI), die ursprünglich nicht zum Nutzen der Unternehmen entwickelt wurde, ohne Zweifel eine Reihe positiver Begleiteffekte, darunter leistungsfähigere Betriebssysteme, bessere Kontrolle und Vorhersagbarkeit von Beförderungs- und sonstigen Vorgängen sowie zuverlässigere Bearbeitungsfristen und weniger Verluste durch Diebstahl. Jüngste Forschungsergebnisse[9] weisen darauf hin, dass verbesserte Sicherheitsmaßnahmen sich auch auf eine Reihe von Kostenfaktoren verschiedener Bereiche, sowohl innerhalb der Lieferkette als auch bei den beteiligten Unternehmen, positiv auswirken würden.

Ist ein gemeinschaftlicher Rahmen notwendig?

3.29. Die Behörden der Mitgliedstaaten möchten die Gewissheit, dass in allen Mitgliedstaaten dieselben Mindestsicherheitsanforderungen gelten und wirksam angewandt werden. Wenn der gemeinsame Markt für die Unternehmen der

---

[9] James B. Rice, Jr. und Philip W. Spayd: „Investing in Supply Chain Security: Collateral Benefits“, Mai 2005 (Massachusetts Institute of Technology); Hau L. Lee und Seungjin Whang: „Higher supply chain security with lower cost: Lessons from total quality management“, International Journal of Production Economics, 2004.

Lieferkette verwirklicht ist, werden alle nationalen Behörden mit Unternehmen zu tun haben, die in anderen Mitgliedstaaten den Status „zuverlässiges Unternehmen“ erhalten haben und erwarten, dieselben Erleichterungen in Anspruch nehmen zu können wie die jeweiligen nationalen Unternehmen. Die nationalen Behörden brauchen die Gewissheit, dass die Vorschriften in ganz Europa einheitlich angewandt werden.

3.30. Zwar wird stets ein hoher Anteil der Beförderungen auf das Gebiet der Europäischen Union beschränkt bleiben, doch betreffen viele Verkehrsdienste auch Drittstaaten innerhalb und außerhalb Europas. Auch in Ländern außerhalb der EU sind bereits Bestrebungen im Gange, die Sicherheit der Lieferkette zu verbessern. Wegen der Außendimension werden zwar notwendigerweise die Zollbehörden beider beteiligten Handelspartner involviert sein, doch kommen nationale Regelungen zur Gefahrenabwehr unweigerlich auf den Prüfstand. Ein einheitliches europäisches System, das möglichst rasch verwirklicht wird, dürfte erheblichen und sicher größeren Einfluss auf die Entwicklungen in Drittländern haben als eine ungeordnete Vielzahl nationaler Vorschriften.

3.31. Die globalen Aspekte der Sicherheit der Lieferkette machen eine Gemeinschaftsstrategie notwendig.

4. Schlussfolgerung

Nach Ansicht der Kommission ist ein erster Schritt notwendig, um die Sicherheit der Lieferkette in ihrer Gesamtheit zu verbessern. Angesichts der Größe und Komplexität des Marktes ist es am vorteilhaftesten, einen freiwilligen, wenngleich kontrollierten Rahmen für die Lieferkette des Landverkehrs zu schaffen.

Der Rahmen fördert den Zusammenhalt zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und Unternehmen, was einen besseren Schutz der gesamten Lieferkette bedeutet. Die „beschleunigten Verfahren“ können den nationalen Behörden Anlass geben, die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Verwaltungseinrichtungen und mit der Industrie zu verbessern und dadurch den Verwaltungsaufwand zu verringern.

Wenn der Rahmen einmal besteht, kann er im Laufe der Zeit entsprechend den festgestellten Sicherheitsrisiken und der Akzeptanz bei den Unternehmen weiter ausgestaltet werden. Er wird die Unternehmen der Lieferkette dazu ermutigen, neue Instrumente für das Sicherheitsmanagement einzuführen und die bestehenden im Einklang mit den Mindestanforderungen zu optimieren.

Der freiwillige Charakter der Regelung wird durch praktische Vorteile bei Sicherheitskontrollen, auch bei der Zollabfertigung, unterstützt. Er fördert die Innovation und gibt den Teilnehmern Gelegenheit, ihre Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern.

Der Vorschlag schließt den Erlass strengerer Maßnahmen nicht aus, wenn sich herausstellt, dass der Markt das vorgeschlagene Konzept nicht annimmt.

Der Vorschlag einer Verordnung ist dieser Mitteilung beigefügt.

BEGRÜNDUNG

1. Hintergrund des vorschlags

- **Gründe und Ziele des Vorschlags**

Der Europäische Rat hat den Verkehr als einen Schlüsselbereich der Terrorismusbekämpfung eingestuft. Er rief deshalb dazu auf, „die Sicherheit aller Verkehrssysteme zu erhöhen, unter anderem durch Stärkung des Rechtsrahmens und Verbesserung der Präventionsmechanismen[10].“ Mit diesem Vorschlag wird den festgestellten Erfordernissen begegnet und dem Ersuchen des Europäischen Rates entsprochen.

- **Allgemeiner Kontext**

Die Gefahrenabwehr im Verkehrsbereich wurde in Europa in letzter Zeit erheblich verbessert. So wurde für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt ein europäischer Rahmen[11] geschaffen, und die Seeverkehrssicherheit[12] sowie die Gefahrenabwehr in Häfen[13] wurden verstärkt.

Derzeit gibt es keinerlei Vorschriften für die gesamte Lieferkette des Landverkehrs in der Gemeinschaft, die definitionsgemäß sämtliche Beförderungsvorgänge und Begleitprozesse zwischen dem Herstellungs- und dem Bestimmungsort einer Ware umfasst.

- **Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Im Anwendungsbereich des vorgeschlagenen Rechtsakts gibt es keine Rechtsvorschriften.

- **Übereinstimmung mit anderen Politikbereichen und Zielen der Europäischen Union**

Der Vorschlag knüpft an bestehende Rechtsvorschriften für die Gefahrenabwehr im Verkehr an. Er steht mit Zollmaßnahmen zur Verstärkung der Gefahrenabwehr an den Außengrenzen im Einklang und dient den Zielen der Lissabon-Agenda.

2. Anhörung von interessierten Kreisen und Folgenabschätzung

- **Anhörung von interessierten Kreisen**

Anhörungsmethoden, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Im Dezember 2003 wurden mittels eines Konsultationspapiers die Mitgliedstaaten sowie Verkehrsverbände, Gewerkschaften und andere Vereinigungen mit besonderem Interesse an Verkehr und Sicherheit, z. B. Wirtschaftsverbände, konsultiert. Die Befragten bilden einen Querschnitt der von der Gefahrenabwehr im Verkehrsbereich direkt und indirekt betroffenen Branchen.

---

[10] Erklärung des Europäischen Rates zum Kampf gegen den Terrorismus vom 25. März 2004, 29. März 2004, Dok. 7906/04

[11] Verordnung (EG) Nr. 2320/2002, ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1.

[12] Verordnung (EG) Nr. 725/2004, ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 6.

[13] Richtlinie 2005/65/EG, ABl. L 310 vom 25.11.2005, S. 28.

Die öffentliche Konsultation wurde vom 23. Dezember 2003 bis 27. Februar 2004 über das Internet durchgeführt. Daraufhin gingen bei der Kommission 65 Antworten ein. Die Ergebnisse sind unter folgender Adresse abrufbar:
http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/security/intermodal/consultation_en.htm

Im Anschluss an die öffentliche Konsultation per Internet fanden 2004 und im ersten Halbjahr 2005 weitere Anhörungen der Mitgliedstaaten und der Industrie statt.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Die wesentlichen Schlussfolgerungen des Konsultationsprozesses können wie folgt zusammengefasst werden:

1) Die Sicherheit der Lieferkette ist zu einem ernsten Problem geworden, das angegangen werden muss.

2) Eventuelle Gemeinschaftsmaßnahmen zur Gefahrenabwehr sollten eher auf den Terrorismus als auf Kriminalität im Allgemeinen gerichtet sein.

3) Risikobewertungen sind wichtig und sollten weiter untersucht werden.

4) Absolute Sicherheit ist mittelfristig wahrscheinlich nicht zu gewährleisten.

5) Die Maßnahmen müssen den Gegebenheiten des Marktes Rechnung tragen.

6) Zur Vermeidung von Marktverzerrungen sollten Maßnahmen EU-weit und nach Möglichkeit für alle Verkehrsträger gelten.

7) Befürwortet wurden freiwillige Regelungen wie „reglementierte Beauftragte“ und „bekannte Versender“.

Diese Schlussfolgerungen stehen mit dem Konzept der Kommission für die Terrorismusbekämpfung[14] im Einklang und bilden das Fundament des Kommissionsvorschlags.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Die Kommission hat von vielen Seiten - Unternehmern, Unternehmensvertretern, Sicherheits- und Verkehrsexperten sowie Behörden der Mitgliedstaaten - fachkundigen Rat erhalten.

- **Folgenabschätzung**

Es wurden verschiedene Alternativen geprüft. In einer breit angelegten externen Studie („The impact of possible European legislation to improve transport security“ – *Mögliche EU-Rechtsvorschriften zur Verbesserung der Gefahrenabwehr im Verkehr und ihre Folgen*) werden die wesentlichen Elemente des Vorschlags als die wirtschaftlich vorteilhaftesten beschrieben. Die Studie ist unter folgender Adresse abrufbar:
http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/security/intermodal/doc/2005_finalreport_impact_assessment_transport_security.pdf#pagemode=bookmarks

[14] Siehe Anmerkungen 7, 9, 10, 11 und 12.

Mitgliedstaaten

Laut Vorschlag müssen die Mitgliedstaaten auf nationaler Ebene ein Verfahren einrichten, um Antragstellern, die bestimmte Mindestanforderungen erfüllen, den Status „zuverlässiges Unternehmen“ zu verleihen. Die Mitgliedstaaten können dafür entweder neue oder bereits bestehende Sicherheitssysteme verwenden. Die Einrichtung nationaler Regelungen erfordert zwar Finanzmittel, doch sollten mit Hilfe bestehender Sicherheitsmaßnahmen Synergien geschöpft werden können. Der Vorschlag erlaubt es den nationalen Behörden, die Regelungen kostenneutral anzuwenden.

Sektor

Für die Unternehmen der Lieferkette beinhaltet der Vorschlag keine Verpflichtungen. Die Regelung des „zuverlässigen Unternehmens“ ist freiwilliger Art. Die Teilnehmer können vereinfachte Sicherheits- und Zollkontrollen erwarten und sich gegenüber Partnern innerhalb der Lieferkette, die entsprechende Anforderungen stellen, als Unternehmen mit hohen Sicherheitsstandards darstellen. Anderen Unternehmen, die für ihre Aktivitäten keine hohen Sicherheitsstandards für notwendig halten, steht es frei, von der neuen Regelung Abstand zu nehmen.

Kommission

Keine, mit Ausnahme ihrer Pflichten als Hüterin der Verträge.

3. Rechtliche Aspekte

- **Zusammenfassung des Vorschlags**

Die Kommission schlägt vor, dass das Europäische Parlament und der Rat diese Verordnung zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette so bald wie möglich annehmen. Der Vorschlag bildet eine Ergänzung zu bereits bestehenden Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Verkehr.

Die Maßnahmen, die für einen besseren Schutz der Lieferkette des Landverkehrs notwendig sind, basieren auf folgenden Grundsätzen:

– Die Sicherheit der Lieferkette erfordert eine aktive Sicherheitspartnerschaft zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten und der Industrie.

– Die Sicherheit der Lieferkette ergänzt bereits bestehende Maßnahmen zur Gefahrenabwehr im Luft- und im Seeverkehr, einschließlich Flughäfen und Seehäfen.

– Die Mitgliedstaaten müssen auf nationaler Ebene kohärente Verfahren einrichten, um die Lieferkette besser zu schützen.

– Auf freiwilliger Basis werden Mindestanforderungen aufgestellt, die die Unternehmen in vier Kategorien bestimmter Lieferkettenabläufe erfüllen müssen, um den Status „zuverlässiges Unternehmen“ zu erhalten.

– „Zuverlässige Unternehmen“ sollten von vereinfachten Sicherheits- und Zollkontrollen („beschleunigte Verfahren“) profitieren und dadurch ihre Position gegenüber ihren Geschäftspartnern verbessern können.

– Die Mitgliedstaaten müssen für die Sicherheit der Lieferkette zuständige Behörden benennen, die den Status „zuverlässiges Unternehmen“ verleihen. Sie können mit dieser Aufgabe auch anerkannte Organisationen für die Sicherheit der Lieferkette betrauen, sofern diese bestimmte Voraussetzungen erfüllen.

– Die Mitgliedstaaten müssen eine nationale Kontaktstelle für die Sicherheit der Lieferkette benennen, die für die Kommunikation mit anderen Mitgliedstaaten und der Kommission zuständig ist.

– Der von den Behörden eines Mitgliedstaats verliehene Status „zuverlässiges Unternehmen“ wird von den Behörden der anderen Mitgliedstaaten anerkannt.

– Für die Anpassung der Bestimmungen an technische Änderungen wird ein Verfahren festgelegt.

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 71 und Artikel 80 Absatz 2 EG-Vertrag.

- **Subsidiaritätsprinzip**

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt. Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgenden Gründen nicht ausreichend verwirklicht werden:

- Für eine wirksame Bekämpfung internationaler Terrorrisiken sind gemeinsame Vorschriften und ein gemeinsamer Rahmen notwendig.

- Die Vollendung des Verkehrsbinnenmarkts und der vier Freiheiten des EG-Vertrags erfordern in Bezug auf die Sicherheit der Lieferkette ein gemeinsames europäisches Vorgehen. Eine Vielzahl nationaler Einzelregelungen auf diesem Gebiet könnte zur Entstehung neuer Binnengrenzen führen.

- Einzelmaßnahmen von Seiten eines oder zweier Mitgliedstaaten, die automatisch zu einem uneinheitlichen Sicherheitsniveau in den Mitgliedstaaten führten, würden von den Handelspartnern Europas unweigerlich als fehlender Wille zur Lösung von Sicherheitsproblemen ausgelegt oder dazu benutzt werden, die Mitgliedstaaten gegeneinander auszuspielen.

Die Ziele des Vorschlags können durch Maßnahmen der Gemeinschaft besser erreicht werden. Durch einen europäischen Rahmen mit gleichen Mindestanforderungen für die Unternehmen aller Mitgliedstaaten wird ein gemeinsames Sicherheitskonzept für die Lieferkette fortgeführt und vermieden, dass die Sicherheit der Lieferkette auf die nationale Ebene rückverlagert wird.

Der Vorschlag ist auf das für die Schaffung eines Gemeinschaftsrahmens notwendige Maß beschränkt:

– ein einheitliches Konzept, das die Mitgliedstaaten verpflichtet, den für das weitere Funktionieren des Verkehrsmarkts notwendigen Gemeinschaftsrahmen zu schaffen, und das für die Unternehmen zwar unverbindlich, aber eindeutig auf die Notwendigkeit ausgerichtet ist, dass alle Akteure in der Lieferkette zu einem besseren Sicherheitsmanagement beitragen;

– gemeinsame Mindestsicherheitsanforderungen für die Gruppen der in der Lieferkette des Landverkehrs aktiven Unternehmen; gegenseitige Anerkennung des Status „zuverlässiges Unternehmen“, damit diese auf nationaler Ebene in den Genuss von Erleichterungen und vereinfachten Verfahren gelangen und das Risiko von Diskriminierungen vermieden wird;

– ein Verfahren, das bestehende gemeinschaftliche Zollvorschriften ergänzt und es ermöglicht, internationalen Entwicklungen, z. B. Vereinheitlichungen, Rechung zu tragen.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

- **Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

- Der Vorschlag trägt den tatsächlichen Gegebenheiten der Lieferkette Rechnung. Er enthält keine umfangreichen, in hohem Maße präskriptiven Maßnahmen, die die Mitgliedstaaten nur äußerst schwer oder überhaupt nicht durchführen und überwachen könnten. Stattdessen werden die Unternehmen ermutigt, in die Sicherheit der Lieferkette mit der Gewissheit zu investieren, dass dies im Einklang mit einheitlichen, europaweit geltenden Anforderungen geschieht und die freiwilligen Teilnehmer von vereinfachten Sicherheitskontrollen und Erleichterungen bei eventuellen Verfahrenshemmnissen profitieren.

- Die Mitgliedstaaten haben im Rat die Notwendigkeit zum Ausdruck gebracht, die Lieferkette besser zu sichern.

- Die Mitgliedstaaten können die Kosten auf ein Minimum beschränken. Sie müssten zwar für die Gewährung des Status „zuverlässiges Unternehmen“ entsprechende Verfahren einrichten, könnten dafür jedoch auf bereits bestehende Modelle in den Bereichen Gefahrenabwehr im Landverkehr und Zoll zurückgreifen. Sie können auch von Seiten anerkannter Organisationen für die Sicherheit der Lieferkette praktische Hilfe hinzuziehen. Sie können beschließen, das Zulassungsverfahren für die Behörden kostenneutral zu gestalten. Sofern ein Mitgliedstaat nichts anderes beschließt, brauchen keine regionalen oder kommunalen Behörden einbezogen zu werden.

Der Gemeinschaft würden kaum Kosten entstehen, und die Kommission hätte nur ihre Pflichten als Hüterin der Verträge wahrzunehmen. Unternehmen mit der Absicht, in die Sicherheit zu investieren, hätten die Gewissheit, dass ihre Investitionen mit gemeinschaftsweit geltenden Anforderungen im Einklang stehen. Jüngste Forschungsergebnisse weisen darauf hin, dass verbesserte Sicherheitsmaßnahmen sich auch auf eine Reihe von Kostenfaktoren, sowohl innerhalb der Lieferkette als auch bei den beteiligten Unternehmen, positiv auswirken würden.

- **Wahl des Instruments**

Vorgeschlagenes Instrument: Verordnung. Andere Instrumente wären aus folgenden Gründen nicht angemessen:

Der Frage, ob die Kommission eine Verordnung oder eine Richtlinie vorschlagen sollte, wurde Beachtung geschenkt. Die Wahl einer Verordnung entspricht den bestehenden Rechtsvorschriften über die Sicherheit in den Bereichen Seeverkehr, Luftverkehr und Flughäfen. Ferner steht eine Verordnung mit den Zollvorschriften im Einklang, die in den Fällen ergänzt würden, in denen die Lieferkette zollrechtlichen Anforderungen genügt.

Die internationalen Terrorrisiken erfordern ein einheitliches und gleichzeitiges Vorgehen der Mitgliedstaaten, um eine Regelung für eine wirksame Terrorismusbekämpfung zu schaffen. Eine Verordnung ist hierfür das wirksamste Instrument.

Der Vorschlag an sich ist sehr einfach. Allgemeine Ziele und Grundsätze, die von den Mitgliedstaaten auszugestalten wären, sind nicht notwendig. Die wesentlichen Elemente können sofort und – sofern im Wege einer Verordnung – ohne nationale Umsetzungsmaßnahmen angewandt werden, um die unbefriedigende Sicherheitslage zu verbessern.

Eine Verordnung stellt somit die beste Wahl dar.

4. Auswirkungen auf den Haushalt

   Keine.

5. Weitere Angaben

- **Europäischer Wirtschaftsraum**

Die vorgeschlagene Maßnahme betrifft den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte daher auf diesen ausgedehnt werden.

- **Einzelerläuterung zum Vorschlag**

Die Kommission schlägt als Rechtsgrundlage der Verordnung Artikel 71 EG-Vertrag vor, unbeschadet der Vorschriften der Mitgliedstaaten im Bereich der inneren Sicherheit und der Maßnahmen, die aufgrund des Titels VI des Vertrags über die Europäische Union ergriffen werden können.

BESONDERE ERWÄGUNGEN

Artikel 1:

Beschreibung des Ziels der Verordnung.

Artikel 2:

Bestimmung des Begriffs „Lieferkette“.

Artikel 3:

Beschreibung des Geltungsbereichs der Verordnung.

Artikel 4:

Verpflichtung der Mitgliedstaaten, eine für die Sicherheit der Lieferkette zuständige Behörde zu benennen.

Artikel 5:

In dem Artikel werden die Mitgliedstaaten zur Schaffung einer nationalen Regelung verpflichtet, um den Unternehmen der Lieferkette den Status „zuverlässiges Unternehmen" zu verleihen.

Artikel 6:

Gegenstand des Artikels sind die mit dem Status „zuverlässiges Unternehmen" verbundenen Vorteile („beschleunigte Verfahren") und die Möglichkeit, einem „zuverlässigen Unternehmen" diese Vorteile zu verweigern.

Artikel 7:

Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur gegenseitigen Anerkennung des Status „zuverlässiges Unternehmen".

Artikel 8:

Der Artikel nennt die Voraussetzungen, unter denen der Status „zuverlässiges Unternehmen" verliehen werden kann.

Artikel 9:

Der Artikel sieht die Möglichkeit vor, den Status „zuverlässiges Unternehmen" zu entziehen oder auszusetzen.

Artikel 10:

Der Artikel verpflichtet die Mitgliedstaaten, Verfahren zur Verleihung des Status „zuverlässiges Unternehmen" entweder direkt durch eine Behörde oder durch anerkannte Organisationen für die Sicherheit der Lieferkette vorzusehen, und den nationalen Behörden, zentralen Kontaktstellen und der Kommission eine Liste der „zuverlässigen Unternehmen" zur Verfügung zu stellen.

Artikel 11:

Der Artikel sieht die Einrichtung einer zentralen Kontaktstelle für die Sicherheit der Lieferkette vor, die den Mitgliedstaaten und der Kommission als Anlaufstelle dient.

Artikel 12:

Verpflichtung der Mitgliedstaaten, ihre nationalen Regelungen zur Vergabe des Status „zuverlässiges Unternehmen“ regelmäßig und angemessen zu überwachen.

Artikel 13:

Der Artikel sieht vor, dass die technischen Anforderungen in den Anhängen zu dieser Verordnung nach dem in dem Beschluss 1999/468/EG festgelegten Verfahren geändert oder ergänzt werden können.

Artikel 14:

Gemäß diesem Artikel wird die Kommission von einem Ausschuss unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt.

Artikel 15:

Der Artikel betrifft die Vertraulichkeit sicherheitsrelevanter Informationen.

Artikel 16:

Der Artikel enthält Einzelheiten zum Inkrafttreten der Verordnung.

Anhänge 1 - 4:

Diese Anhänge beinhalten die genauen Anforderungen, die Versender, Beförderungs- und Speditionsunternehmen sowie Umschlag- und Lagereinrichtungen bzw. Binnenterminals zur Gewährung des Status „zuverlässiges Unternehmen“ erfüllen müssen.

Anhang 5:

Enthält die an die Unternehmen gestellten Anforderungen hinsichtlich der Durchführung von Risikobewertungen.

Anhang 6:

Enthält die Bedingungen, die von anerkannten Organisationen für die Sicherheit der Lieferkette zu erfüllen sind.

2006/0025(COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71,

auf Vorschlag der Kommission[15],

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[16],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[17],

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag[18],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Sicherheitsprobleme und Terrorismus gehören zu den schwersten Bedrohungen für die Ideale von Demokratie und Freiheit und die Werte des Friedens, die das Wesen der Europäischen Union ausmachen.

(2) Die Lieferkette sollte vor akuten Bedrohungen geschützt werden. Ein solcher Schutz käme den Nutzern der Verkehrseinrichtungen, den Beschäftigten, der Wirtschaft und der Gesellschaft als Ganzes zugute.

(3) Der Europäische Rat rief dazu auf, „die Sicherheit aller Verkehrssysteme zu erhöhen, unter anderem durch Stärkung des Rechtsrahmens und Verbesserung der Präventionsmechanismen[19].“

(4) In letzter Zeit ist in Europa die Gefahrenabwehr im Verkehrsbereich erheblich verbessert worden, nämlich in der Luftfahrt[20] und im Seeverkehr[21].

---

15 ABl. C [...] vom [...], S [....].
16 ABl. C [...] vom [...], S [....].
17 ABl. C [...] vom [...], S [....].
18 ABl. C [...] vom [...], S [....].
19 Erklärung des Europäischen Rates zum Kampf gegen den Terrorismus vom 25. März 2004, 29. März 2004, Dok. 7906/04.
20 Verordnung (EG) Nr. 2320/2002, ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1.
21 Verordnung (EG) Nr. 725/2004, ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 6.

Nach den jüngst verabschiedeten Sicherheitsmaßnahmen für Häfen[22] werden weitere Fortschritte erwartet.

(5) Das Sicherheitsniveau in der Lieferkette außerhalb dieser Bereiche bleibt ohne Gemeinschaftsvorschriften unbefriedigend.

(6) Die Lieferkette des europäischen Landverkehrs muss besser gesichert werden. Dies sollte durch geeignete Maßnahmen verwirklicht werden, unbeschadet der Vorschriften der Mitgliedstaaten im Bereich der inneren Sicherheit und der Maßnahmen, die aufgrund des Titels VI des Vertrags über die Europäische Union ergriffen werden können.

(7) Etwaige Maßnahmen müssen den Märkten der Lieferkette Rechnung tragen, die aus einer Vielzahl von Wirtschaftsteilnehmern und Betriebsmustern bestehen, weshalb ähnliche Maßnahmen wie im Luft- und im Seeverkehr innerhalb kurzer Zeit untauglich würden.

(8) Etwaige Maßnahmen sollten den freien Handelsfluss gewährleisten und gleichzeitig eine Verschärfung der Sicherheitsvorschriften ermöglichen.

(9) Die Mitgliedstaaten sollten ein Verfahren einführen, nach dem sie in der Gemeinschaft ansässigen Unternehmen der Lieferkette, die bestimmte Mindestsicherheits-anforderungen erfüllen, den Status „zuverlässiges Unternehmen" verleihen. Dieses Verfahren sollte mit den Sicherheitsprogrammen im Einklang stehen, die derzeit für globale Lieferketten entwickelt werden.

(10) Die Unternehmen der Lieferkette lassen sich folgenden Tätigkeitsbereichen zuordnen: Vorbereitung und Versendung von Gütern am Herstellungsort, Gütertransport, Güterspedition, Betrieb von Umschlag- und Lagereinrichtungen sowie von Binnenterminals.

(11) Für jeden dieser Bereiche und die jeweiligen Unternehmen der Lieferkette sollten Mindestsicherheitsanforderungen festgelegt werden. Die Mitgliedstaaten können für die in ihrem Hoheitsgebiet niedergelassenen Unternehmen strengere Anforderungen festlegen.

(12) Eine Regelung für „zuverlässige Unternehmen" käme den Behörden und den Unternehmen zugute.

(13) Eine Regelung für „zuverlässige Unternehmen" würde es den Sicherheitsbehörden ermöglichen, im Rahmen einer gemeinsamen europäischen Sicherheitskampagne ihre Kontrollressourcen auf jene Unternehmen zu konzentrieren, die die Mindestsicherheitsanforderungen nicht erfüllen.

(14) Der Status „zuverlässiges Unternehmen" muss in der gesamten Europäischen Union anerkannt werden.

(15) Die Mitgliedstaaten sollten „zuverlässigen Unternehmen" Erleichterungen bei den Sicherheitskontrollen und deren Vereinfachung an den Außengrenzen gewähren, nach

---

[22] Richtlinie 2005/65/EG, ABl. L 310 vom 25.11.2005, S. 28.

Möglichkeit auch durch „beschleunigte Verfahren“, ohne auf das Recht zu verzichten, „zuverlässige Unternehmen“ Sicherheitskontrollen zu unterziehen.

(16) Darüber hinaus könnten „zuverlässige Unternehmen“ auf dem Markt ihre Fähigkeit nachweisen, in der Lieferkette keine Sicherheitslücken entstehen zu lassen, um sich von anderen Unternehmen vorteilhaft abzugrenzen und im Bereich der geschäftlichen Sicherheit eine positive Entwicklung anzustoßen.

(17) Die Mitgliedstaaten sollten dafür sorgen, dass ihre nationalen Behörden und die Kommission über eine Liste der „zuverlässigen Unternehmen“ verfügen.

(18) Der Status „zuverlässiges Unternehmen“ sollte in der gesamten Europäischen Union anerkannt werden, aber von dem Mitgliedstaat, der den Status verliehen hat, entzogen werden können, wenn festgestellt wird, dass das betreffende Unternehmen gegen die Bedingungen, zu denen ihm der Status gewährt wurde, in schwerwiegender Weise verstößt. Der Status sollte für eine begrenzte Zeit gelten und verlängert werden können. Ein Mitgliedstaat kann Erleichterungen und vereinfachte Verfahren verweigern, wenn er feststellt, dass ein „zuverlässiges Unternehmen“, dem dieser Status von einem anderen Mitgliedstaat verliehen wurde, die Mindestsicherheitsanforderungen nicht erfüllt.

(19) Die Mitgliedstaaten könnten anerkannte Organisationen für die Sicherheit der Lieferkette benennen, damit diese beurteilen, ob ein um den Status „zuverlässiges Unternehmen“ nachsuchender Antragsteller die geforderten Bedingungen erfüllt.

(20) Die Mitgliedstaaten sollten eine für die Sicherheit der Lieferkette zuständige Behörde benennen.

(21) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass eine zentrale Kontaktstelle als Verbindungsstelle zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten tätig wird.

(22) Die Mitgliedstaaten sollten die Umsetzung der Maßnahmen bei den Unternehmen der Lieferkette überwachen.

(23) Die für die Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten im Einklang mit dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse[23] beschlossen werden. Es sollte ein Verfahren festgelegt werden, um den Entwicklungen internationaler Instrumente Rechnung zu tragen und die Bestimmungen in den Anhängen dieser Verordnung entsprechend den gewonnenen Erfahrungen anzupassen oder zu ergänzen, ohne den Geltungsbereich der Verordnung zu ändern.

(24) Die Ziele der vorgeschlagenen Maßnahme, nämlich die Einführung eines gemeinsamen Sicherheitskonzepts für die Lieferkette, einer gemeinsamen Regelung für „zuverlässige Unternehmen“ und die Anerkennung des auf nationaler Ebene verliehenen Status „zuverlässiges Unternehmen“ auf dem gesamten Verkehrsbinnenmarkt, lassen sich wegen der europäischen Dimension dieser Verordnung besser auf Gemeinschaftsebene erreichen. Die Gemeinschaft darf daher

---

[23] ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

gemäß dem in gemäß Artikel 5 EG-Vertrag verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Diese Verordnung beschränkt sich nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit desselben Artikels auf die zur Sicherung der Lieferkette notwendigen Mindestanforderungen und geht nicht über das dazu erforderliche Maß hinaus –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Ziel

1. Mit dieser Verordnung werden gemeinsame Vorschriften eingeführt, die die Lieferkette des Landverkehrs besser vor akuten Bedrohungen schützen sollen.

2. Das in Absatz 1 genannte Ziel wird durch folgende Mittel erreicht:

   a) Einrichtung eines Verfahrens, nach dem die Mitgliedstaaten Unternehmen der Lieferkette den Status „zuverlässiges Unternehmen“ gewähren können;

   b) Festlegung von Mindestsicherheitsanforderungen, die für die Gewährung des Status „zuverlässiges Unternehmen“ zu erfüllen sind;

   c) Schaffung geeigneter Überwachungsinstrumente.

Artikel 2

Begriffsbestimmung

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck Lieferkette die Gesamtheit aller Prozesse und Unternehmen, die an der Vorbereitung für den Transport und die Landbeförderung von Gütern zwischen dem Herstellungs- und dem Auslieferungsort im Gebiet der Europäischen Gemeinschaft beteiligt sind.

Artikel 3

Geltungsbereich

1. Diese Verordnung gilt für die Sicherheit der Lieferkette und behandelt die Sicherung von Fracht, Beförderungen und gegebenenfalls Infrastruktur, die mit der Lieferkette in der Europäischen Gemeinschaft im Zusammenhang stehen.

2. Die Maßnahmen dieser Verordnung finden Anwendung auf alle Unternehmen, die in einem der folgenden Bereiche aktiv sind:

   a) Vorbereitung und Versendung von Gütern am Herstellungsort

   b) Gütertransport

   c) Güterspedition

d) Betrieb von Umschlag- und Lagereinrichtungen oder Binnenterminals.

3. Diese Verordnung gilt unbeschadet der

a) Gemeinschaftsvorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt[24]

b) Gemeinschaftsvorschriften zur Verbesserung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen[25]

c) Gemeinschaftsvorschriften über die Gefahrenabwehr in Häfen[26]

d) gemeinschaftlichen und internationalen Vorschriften über die Beförderung von gefährlichen Gütern[27] und Kernmaterial[28]

e) gemeinschaftlichen Zollvorschriften[29].

Artikel 4

Behörde für die Sicherheit der Lieferkette

Die Mitgliedstaaten benennen eine für die Sicherheit der Lieferkette zuständige Behörde, die die Maßnahmen dieser Verordnung zur besseren Sicherung der Lieferkette koordiniert, umsetzt und überwacht.

Artikel 5

„Zuverlässiges Unternehmen“

1. Die Mitgliedstaaten schaffen innerhalb von 18 Monaten nach Verabschiedung dieser Verordnung eine Regelung, um Unternehmen der Lieferkette den Status „zuverlässiges Unternehmen“ zu verleihen.

2. Unternehmen können den Status „zuverlässiges Unternehmen“ beantragen, wenn sie innerhalb der Lieferkette eine der folgenden Tätigkeiten ausüben:

a) Vorbereitung und Versendung von Gütern am Herstellungsort

b) Gütertransport

---

24 Verordnung (EG) Nr. 2320/2002, ABl. L 355 vom 30.12.2002, S. 1.

25 Verordnung (EG) Nr. 725/2004, ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 6.

26 Richtlinie 2005/65/EG, ABl. L 310 vom 25.11.2005, S. 28.

27 Geänderte Richtlinie 94/55/EG des Rates vom 21. November 1994 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße, ABl. L 319 vom 12.12. 1994, S. 7. Richtlinie 96/49/EG des Rates vom 23. Juli 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter, ABL. L 235 vom 17.9.1994, S. 25. Richtlinie 1999/36/EG des Rates vom 29. April 1999 über ortsbewegliche Druckgeräte, ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 20.

28 Richtlinie 2003/122/Euratom des Rates vom 22. Dezember 2003 zur Kontrolle hoch radioaktiver umschlossener Strahlenquellen und herrenloser Strahlenquellen, ABl. L 346 vom 31.12.2003, S. 57.

29 Verordnung (EG) Nr. 648/2005, ABl. L 117 vom 4.5.2005, S. 13.

c) Güterspedition

d) Betrieb von Umschlag- und Lagereinrichtungen oder Binnenterminals.

3. Der Antrag wird an die für die Sicherheit der Lieferkette zuständige Behörde des Landes gerichtet, in dem der Antragsteller niedergelassen ist.

4. Durch den Status „zuverlässiges Unternehmen“ weist ein Unternehmen seine Fähigkeit nach, keine Sicherheitslücken in dem unter seiner Verantwortung stehenden Teil der Lieferkette entstehen zu lassen.

5. Sobald die Mitgliedstaaten ihre Regelung zur Gewährung des Status „zuverlässiges Unternehmen“ geschaffen haben, teilen sie dies der Europäischen Kommission mit.

Artikel 6

Vorteile für „zuverlässige Unternehmen“

1. Die Mitgliedstaaten gewähren „zuverlässigen Unternehmen“ bei Sicherheitsmaßnahmen Erleichterungen und vereinfachte Verfahren („beschleunigte Verfahren“).

2. Zu den Erleichterungen und vereinfachten Verfahren gehört die Möglichkeit, dass „zuverlässige Unternehmen“ ihre Fracht nach anderen Verfahren als nicht zuverlässige Unternehmen befördern. Dazu gehören auch weniger strenge Sicherheitskontrollen.

3. Die Mitgliedstaaten können die Echtheit des Status „zuverlässiges Unternehmen“ zusammen mit der zuständigen zentralen Kontaktstelle überprüfen.

4. Ein Mitgliedstaat kann die Anwendung der Absätze 1 und 2 auf ein „zuverlässiges Unternehmen“ eines anderen Mitgliedstaats ablehnen, wenn festgestellt wird, dass dieses Unternehmen in schwerwiegender Weise gegen die Sicherheitsvorschriften verstößt. Er setzt die anderen Mitgliedstaaten und die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis und legt die Angelegenheit dem nach Artikel 14 eingesetzten Ausschuss vor. Dabei gelten die Bestimmungen der Artikel 9 und 12.

Artikel 7

Gegenseitige Anerkennung

Der in einem Mitgliedstaat verliehene Status „zuverlässiges Unternehmen“ wird von den Behörden der anderen Mitgliedstaaten anerkannt.

Artikel 8

Verleihung des Status

1. Unternehmen erhalten den Status „zuverlässiges Unternehmen“, wenn sie nachweisen, dass

   a) sie ein Sicherheitsmanagement geschaffen, umgesetzt und dokumentiert haben;

   b) für den unter ihrer Verantwortung stehenden Teil der Lieferkette Ressourcen bereitstehen, um möglichen Sicherheitsrisiken zu begegnen;

   c) ihr Sicherheitsmanagement kontinuierlich verbessert werden kann;

   d) sie die besonderen Anforderungen in den Anhängen erfüllen;

   e) sie die in Artikel 3 Absatz 3 genannten Vorschriften, sofern anwendbar, erfüllen.

2. Der Status „zuverlässiges Unternehmen“ wird für drei Jahre gewährt. Der Status kann verlängert werden, wenn das „zuverlässige Unternehmen“ die Mindestanforderungen dieser Verordnung weiterhin erfüllt.

3. Wurde einem Unternehmen der Status eines „zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ gemäß Artikel 5 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 648/2005[30] verliehen, so betrachtet die für die Sicherheit der Lieferkette zuständige Behörde die Kriterien in Absatz 1 als erfüllt, sofern die Kriterien für die Verleihung des Status „zugelassener Wirtschaftsbeteiligter“ identisch oder vergleichbar sind.

Artikel 9

Entzug oder Aussetzung des Status

1. Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften, die es ermöglichen, den Status „zuverlässiges Unternehmen“ zu entziehen, wenn ein Unternehmen gegen die Bedingungen, zu denen ihm der Status verliehen wurde, in schwerwiegender oder wiederholter Weise verstößt.

2. Der Status „zuverlässiges Unternehmen“ kann auch nach Durchführung von Kontrollmaßnahmen gemäß Artikel 12 entzogen werden.

3. Nach Entzug des Status „zuverlässiges Unternehmen“ ist ein Neuantrag erst nach zwei Jahren möglich.

4. Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften, die die Aussetzung des Status „zuverlässiges Unternehmen“ ermöglichen, wenn das Unternehmen anderweitig gegen die Bedingungen verstößt, zu denen ihm der Status verliehen wurde.

---

[30] ABl. L 117 vom 4.5.2005, S. 13.

5. Die Aussetzung wird aufgehoben, wenn die für die Sicherheit der Lieferkette zuständige Behörde feststellt, dass die notwendigen Gegenmaßnahmen ergriffen wurden.

Artikel 10

Vergabeverfahren

1. Der Status „zuverlässiges Unternehmen" wird von der für die Sicherheit der Lieferkette zuständigen Behörde verliehen. Die Mitgliedstaaten erstellen ein Register aller „zuverlässigen Unternehmen". Die für die Sicherheit der Lieferkette zuständigen Behörden und zentralen Kontaktstellen der Mitgliedstaaten sowie die Kommission erhalten Zugang zu diesem Register.

2. Jedes „zuverlässige Unternehmen" erhält eine mit dem Ländercode des Mitgliedstaates beginnende Kennnummer.

3. Die Mitgliedstaaten können zu dem in Absatz 1 genannten Zweck anerkannte Organisationen für die Sicherheit der Lieferkette benennen. Die anerkannten Organisationen für die Sicherheit der Lieferkette erfüllen die Bedingungen gemäß Anhang 6.

Artikel 11

Zentrale Kontaktstelle für die Sicherheit der Lieferkette

1. Die Mitgliedstaaten benennen eine zentrale Kontaktstelle für die Sicherheit der Lieferkette.

2. Die zentrale Kontaktstelle dient der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten als Ansprechpartner und hat die Aufgabe, die Anwendung der Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in der Lieferkette zu erleichtern, zu überwachen und darüber zu informieren.

Artikel 12

Durchführung und Kontrolle der Einhaltung

Die Mitgliedstaaten sorgen für eine angemessene Überwachung der Regelung für „zuverlässige Unternehmen"; dazu zählt auch die Kontrolle der anerkannten Organisationen für die Sicherheit der Lieferkette.

Artikel 13

Anpassung

Die Bestimmungen der Anhänge können nach dem Verfahren des Artikels 14 durch ausführliche technische Vorschriften angepasst oder ergänzt werden, ohne den Geltungsbereich dieser Verordnung zu ändern.

Artikel 14

Ausschussverfahren

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem ein Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG[31] unter Beachtung von dessen Artikel 8.

3. Die in Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG vorgesehene Frist wird auf einen Monat festgesetzt.

4. Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 15

Vertraulichkeit und Verbreitung von Informationen

1. Bei Anwendung dieser Verordnung ergreift die Kommission gemäß dem Beschluss der Kommission 2001/844/EG,EGKS,Euratom[32] geeignete Maßnahmen zum Schutz vertraulicher Informationen, zu denen sie Zugang hat oder die ihr von den Mitgliedstaaten übermittelt werden.

2. Die Mitgliedstaaten ergreifen gleichwertige Maßnahmen im Einklang mit den einschlägigen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften.

Artikel 16

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments *Der Präsident*	*Im Namen des Rates* *Der Präsident*

[31] ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.
[32] ABl. L 317 vom 3.12.2001, S. 1.

ANHANG 1

Versender

(Vorbereitung und Versendung von Gütern am Herstellungsort)

Um den Status „zuverlässiges Unternehmen“ zu erhalten, müssen Versender über ein auf Risikobewertungen gestütztes Sicherheitsmanagement verfügen, das folgenden Aspekten Rechnung trägt:

Physische Sicherheit: Alle Gebäude und Räumlichkeiten sollten gegen unbefugten Zutritt und gegen Eindringen von außen geschützt sein. Zur physischen Sicherheit sollte Folgendes gehören:

- Schließvorrichtungen für Außen- und Innentüren, Fenster, Tore und Einzäunungen
- Beleuchtung innerhalb und außerhalb der Einrichtung, einschließlich der Parkflächen
- Trennung der Parkflächen für Privatfahrzeuge vom Versand-, Lade- und Frachtbereich
- Interne/externe Kommunikationseinrichtungen zur Alarmierung des internen Sicherheitspersonals oder der örtlichen Polizei.

Zugangskontrollen: Der unbefugte Zutritt zum Versand-, Lade- und Frachtbereich sollte untersagt sein. Die Kontrollen sollten Folgendes umfassen:

- systematische und zuverlässige Identifizierung aller Beschäftigten, Besucher und Geschäftspartner
- Verfahren für die Behandlung unbefugter/nicht identifizierter Personen.

Sicherheit der Verfahren: Der Umgang mit ein- und abgehenden Gütern sollte Schutzmaßnahmen beinhalten, die das Einbringen, den Austausch oder das Entfernen von Material verhindern. Zu den Sicherheitsverfahren sollte Folgendes gehören:

- ein Beauftragter zur Gefahrenabwehr, der das Einbringen/Entfernen von Fracht überwacht
- ordnungsgemäß gekennzeichnete, gewogene, gezählte und dokumentierte Fracht
- Kontrolle der Unversehrtheit von Siegeln oder sonstigen Sicherheitsmerkmalen eingehender Fracht
- Verfahren zur Versiegelung oder zum anderweitigen Schutz abgehender Fracht
- Feststellung und Meldung fehlender oder überzähliger Fracht

- Verfolgung eingehender und abgehender Güter
- geeignete Lagerung leerer und beladener Ladeeinheiten zur Vermeidung unbefugten Zugangs
- Verfahren zur Reaktion auf ungewöhnliche oder rechtswidrige Vorgänge, die das Unternehmen feststellt oder vermutet.

Personalbezogene Sicherheit: Die Unternehmen sollten, im Einklang mit den Rechtsvorschriften über die Gleichbehandlung und den Schutz personenbezogener Daten, ein internes Verfahren zur Überprüfung angehender Mitarbeiter einrichten und Bewerbungen verifizieren. Solche Verfahren könnten auch Hintergrundkontrollen und sonstige Prüfungen beinhalten, je nach Aufgabengebiet des betreffenden Mitarbeiters.

Dokumentation: Die Unternehmen sollten sicherstellen, dass Unterlagen vollständig, lesbar und zutreffend sind und rechtzeitig vorgelegt werden.

Sicherheit von Informationssystemen: Sämtliche für die Abläufe in der Lieferkette relevanten Informationsprozesse müssen gesichert sein.

Sensibilisierung für Aus- und Weiterbildung: Für die Mitarbeiter sollte ein Programm bestehen, das ihr Bewusstsein für die Gefahrenabwehr schärft und sie unter anderem in die Lage versetzen soll, mögliche Sicherheitsrisiken zu erkennen, die Produktintegrität zu wahren sowie den Zutritt Unbefugter festzustellen und darauf zu reagieren. Solche Programme sollten die Mitarbeiter zur aktiven Teilnahme an Sicherheitskontrollen ermutigen.

ANHANG 2

Beförderungsunternehmen

Um den Status „zuverlässiges Unternehmen“ zu erhalten, müssen Beförderungsunternehmen über ein auf Risikobewertungen gestütztes Sicherheitsmanagement verfügen, das folgenden Aspekten Rechnung trägt:

Physische Sicherheit: Alle Gebäude, Räumlichkeiten und Transportmittel sollten gegen unbefugten Zutritt und gegen Eindringen von außen geschützt sein. Zur physischen Sicherheit sollte Folgendes gehören:

- Schließvorrichtungen an Außen- und Innentüren, Fenstern, Toren und Einzäunungen
- Einfriedung und angemessene Beleuchtung innerhalb und außerhalb der Einrichtung, einschließlich der Parkflächen
- Trennung der Parkflächen für Privatfahrzeuge vom Versand-, Lade- und Frachtbereich
- Interne/externe Kommunikationseinrichtungen zur Alarmierung des internen Sicherheitspersonals oder der örtlichen Polizei.

Zugangskontrollen: Der unbefugte Zutritt zur Einrichtung und den Transportmitteln sollte untersagt sein. Die Kontrollen sollten Folgendes umfassen:

- systematische und zuverlässige Identifizierung aller Beschäftigten, Besucher und Geschäftspartner
- Verfahren für die Behandlung unbefugter/nicht identifizierter Personen.

Sicherheit der Verfahren: Es sollten Verfahren bestehen, die sicherstellen, dass kein Material ohne Dokumentation in die Transportmittel oder zur Fracht gelangt und diese für unbefugtes Personal unzugänglich sind. Zu den Sicherheitsverfahren sollte Folgendes gehören:

- ordnungsgemäße Kennzeichnung, Zählung und Dokumentation der Ladung/Ladungseinrichtungen
- Kontrolle der Unversehrtheit von Siegeln und sonstigen Sicherheitsmerkmalen der Fracht bei der Annahme für den Transport
- Verfahren, die die Unversehrtheit von Siegeln und sonstigen Sicherheitsmerkmalen der Fracht bei der Übergabe gewährleisten
- ein Verfahren zur Feststellung und Meldung von Fehlmengen
- Verfolgung von eingehender und abgehender Fracht sowie der Transportmittel

- Verfahren zur Reaktion auf ungewöhnliche oder rechtswidrige Vorgänge, die das Unternehmen feststellt oder vermutet.

Bei Feststellung nicht dokumentierten Materials oder Anzeichen von Manipulation sollten die zugänglichen Teile der Transportmittel sowie die leicht zugänglichen Bereiche in ihrer Umgebung einer physischen Kontrolle unterzogen werden. Für die Meldung solcher Vorfälle sollten entsprechende Verfahren bestehen.

Personalbezogene Sicherheit: Die Unternehmen sollten, im Einklang mit den Rechtsvorschriften über die Gleichbehandlung und den Schutz personenbezogener Daten, ein internes Verfahren zur Überprüfung angehender Mitarbeiter einrichten und Bewerbungen verifizieren. Solche Verfahren könnten auch Hintergrundkontrollen und sonstige Prüfungen beinhalten, je nach Aufgabengebiet des betreffenden Mitarbeiters.

Dokumentation: Die Unternehmen sollten sicherstellen, dass Unterlagen vollständig, lesbar und zutreffend sind und rechtzeitig vorgelegt werden.

Sicherheit von Informationssystemen: Sämtliche für die Abläufe in der Lieferkette relevanten Informationsprozesse müssen gesichert sein.

Bestimmungen für einen sicheren Güterstrom: Unternehmen können die Ladungen nicht „zuverlässiger Unternehmen" als sicher einstufen, wenn dem nach einer Prüfung des Ladungsinhalts nichts entgegensteht. Findet eine solche Prüfung nicht statt oder führt zu dem Ergebnis, dass die Lieferkette der betreffenden Fracht nicht sicher ist, so kann das „beschleunigte Verfahren" abgelehnt werden.

Sensibilisierung für Aus- und Weiterbildung: Für die Mitarbeiter sollte ein Programm bestehen, das ihr Bewusstsein für die Gefahrenabwehr schärft und sie unter anderem in die Lage versetzen soll, mögliche Sicherheitsrisiken zu erkennen, die Produktintegrität zu wahren sowie den Zutritt Unbefugter festzustellen und darauf zu reagieren. Solche Programme sollten die Mitarbeiter zur aktiven Teilnahme an Sicherheitskontrollen ermutigen.

ANHANG 3

Speditionsunternehmen

Um den Status „zuverlässiges Unternehmen“ zu erhalten, müssen Speditionsunternehmen über ein auf Risikobewertungen gestütztes Sicherheitsmanagement verfügen, das folgenden Aspekten Rechnung trägt:

Zugangskontrollen: Der unbefugte Zutritt zu den Einrichtungen sollte untersagt sein. Unter anderem sollten alle Beschäftigten, Besucher und Geschäftspartner eindeutig identifiziert und Verfahren für die Behandlung unbefugter und nicht identifizierter Personen vorgesehen werden.

Sicherheit der Verfahren: Durch entsprechende Verfahren sollte auf ungewöhnliche oder rechtswidrige Vorgänge, die das Unternehmen feststellt oder vermutet, reagiert werden können.

Dokumentation: Speditionsunternehmen sollten sich nach besten Kräften bemühen sicherzustellen, dass sämtliche für die Güterabfertigung bereitgestellten und verwendeten Unterlagen lesbar und gegen Austausch und Verlust sowie Manipulation durch fehlerhafte Informationen geschützt sind. Die Dokumentationsabläufe sollten Folgendes umfassen:

- Wahrung der Genauigkeit der erhaltenen Informationen, einschließlich der Namen von Versender und Empfänger, der ersten und zweiten zu benachrichtigenden Firma sowie Beschreibung, Gewicht, Menge und Verpackungseinheit (z. B. Kisten, Kartons usw.) der Fracht

- Feststellung, Meldung und Untersuchung von fehlender und überzähliger Fracht

- Verfolgung von eingehender und abgehender Fracht

- den geschützten Zugang zu Computern und Informationen.

Personalbezogene Sicherheit: Die Unternehmen sollten, im Einklang mit den Rechtsvorschriften über die Gleichbehandlung und den Schutz personenbezogener Daten, ein internes Verfahren zur Überprüfung angehender Mitarbeiter einrichten und Bewerbungen verifizieren. Solche Verfahren könnten auch Hintergrundkontrollen und sonstige Prüfungen beinhalten, je nach Aufgabengebiet des betreffenden Mitarbeiters.

Dokumentation: Die Unternehmen sollten sicherstellen, dass Ladelisten, Manifeste und/oder sonstige Beförderungsdokumente vollständig, lesbar und zutreffend sind und rechtzeitig vorgelegt werden.

Sicherheit von Informationssystemen: Sämtliche für die Abläufe in der Lieferkette relevanten Informationsprozesse müssen gesichert sein.

Bestimmungen für einen sicheren Güterstrom: Unternehmen können die Ladung nicht „zuverlässiger Unternehmen“ als sicher einstufen, wenn dem nach einer Prüfung des Ladungsinhalts nichts entgegensteht. Findet eine solche Prüfung nicht statt oder führt zu dem Ergebnis, dass die Lieferkette der betreffenden Fracht nicht sicher ist, so kann das „beschleunigte Verfahren“ abgelehnt werden.

Sensibilisierung für Aus- und Weiterbildung: Für die Mitarbeiter sollte ein Programm bestehen, das ihr Bewusstsein für die Gefahrenabwehr schärft und sie unter anderem in die Lage versetzen soll, mögliche Sicherheitsrisiken zu erkennen, die Integrität der Fracht zu wahren sowie den Zutritt Unbefugter festzustellen und darauf zu reagieren. Solche Programme sollten die Mitarbeiter zur aktiven Teilnahme an Sicherheitskontrollen ermutigen und Folgendes beinhalten:

- Anerkennung für die aktive Teilnahme der Mitarbeiter an Sicherheitskontrollen

- Weiterbildung in Bezug auf Dokumentenbetrug und Computersicherheitskontrollen.

ANHANG 4

Betrieb von Umschlag- und Lagereinrichtungen oder Binnenterminals (einschließlich Binnenhäfen*)

Um den Status „zuverlässiges Unternehmen“ zu erhalten, müssen Unternehmen, die eine Umschlag- oder Lagereinrichtung, ein Binnenterminal oder einen Binnenhafen betreiben, über ein auf Risikobewertungen gestütztes Sicherheitsmanagement verfügen, das folgenden Aspekten Rechnung trägt:

Physische Sicherheit: Alle Gebäude sollten so beschaffen sein, dass sie Schutz vor unbefugtem Zutritt und Eindringen von außen bieten. Zur physischen Sicherheit sollte Folgendes gehören:

- Schließvorrichtungen für Außen- und Innentüren, Fenster, Tore und Einzäunungen
- Beleuchtung innerhalb und außerhalb der Einrichtung, einschließlich der Parkflächen
- Trennung der Parkflächen für Privatfahrzeuge vom Versand-, Lade- und Frachtbereich
- Interne/externe Kommunikationseinrichtungen zur Alarmierung des internen Sicherheitspersonals oder der örtlichen Polizei.

Zugangskontrollen: Der unbefugte Zutritt zu den Einrichtungen sollte untersagt sein. Die Kontrollen sollten Folgendes umfassen:

- systematische und zuverlässige Identifizierung aller Beschäftigten, Besucher und Geschäftspartner
- Verfahren für die Behandlung unbefugter/nicht identifizierter Personen.

Sicherheit der Verfahren: Durch entsprechende Verfahren sollte sichergestellt werden, dass kein Material ohne Dokumentation in die Umschlag- oder Lagereinrichtung oder den Binnenterminal (einschließlich Binnenhäfen) gelangt. Zu den Sicherheitsverfahren sollte Folgendes gehören:

- ein Beauftragter zur Gefahrenabwehr, der das Einbringen/Entfernen von Fracht überwacht
- ordnungsgemäß gekennzeichnete, gezählte, dokumentierte und mit den Begleitpapieren verglichene Fracht und Ausrüstung
- Kontrolle der Unversehrtheit von Siegeln und sonstigen Sicherheitsmerkmalen eingehender Fracht
- Verfahren zur Versiegelung und zum anderweitigen Schutz abgehender Fracht

- Verfahren zur Feststellung und Meldung fehlender oder überzähliger Fracht
- Verfahren zur Reaktion auf ungewöhnliche oder rechtswidrige Vorgänge, die das Unternehmen feststellt oder vermutet
- geeignete Lagerung leerer und beladener Ladeeinheiten zur Vermeidung unbefugten Zugangs
- Unterbindung des Zugangs zu Fracht und Leergut.

Personalbezogene Sicherheit: Die Unternehmen sollten, im Einklang mit den Rechtsvorschriften über die Gleichbehandlung und den Schutz personenbezogener Daten, ein internes Verfahren zur Überprüfung angehender Mitarbeiter einrichten und Bewerbungen verifizieren. Solche Verfahren könnten auch Hintergrundkontrollen und sonstige Prüfungen beinhalten, je nach Aufgabengebiet des betreffenden Mitarbeiters.

Sicherheit von Informationssystemen: Sämtliche für die Abläufe in der Lieferkette relevanten Informationsprozesse müssen gesichert sein.

Bestimmungen für einen sicheren Güterstrom: Unternehmen können die Ladung nicht „zuverlässiger Unternehmen“ als sicher einstufen, wenn dem nach einer Prüfung des Ladungsinhalts nichts entgegensteht. Findet eine solche Prüfung nicht statt oder führt zu dem Ergebnis, dass die Lieferkette der betreffenden Fracht nicht sicher ist, so kann das „beschleunigte Verfahren“ abgelehnt werden.

Sensibilisierung für Aus- und Weiterbildung: Für die Mitarbeiter sollte ein Programm bestehen, das ihr Bewusstsein für die Gefahrenabwehr schärft und sie unter anderem in die Lage versetzen soll, mögliche Sicherheitsrisiken zu erkennen, die Integrität der Fracht zu wahren sowie den Zutritt Unbefugter festzustellen und darauf zu reagieren. Solche Programme sollten die Mitarbeiter zur aktiven Teilnahme an Sicherheitskontrollen ermutigen.

* Sofern die Verordnung (EG) Nr. 725/2004 keine Anwendung findet.

ANHANG 5

Risikobewertung

Nach einer Risikobewertung sollten die Unternehmen ein darauf abgestimmtes Sicherheitsmanagement einrichten. Bei der Risikobewertung ist die allgemeine Situation des Unternehmens und keine bestimmte Verkehrsleistung zugrunde zu legen. Die Risikobewertung sollte mindestens folgende Schritte enthalten:

Erster Schritt: Feststellung der Bedrohungsarten

- Verfolgung der aktuellen Berichterstattung hinsichtlich der Lage im In- und Ausland oder terroristischer Aktivitäten
- Hinweise der Sicherheitsbehörden über das Risiko terroristischer Anschläge auf Einrichtungen oder bestimmte Aktivitäten
- Attraktivität der Gebäude, Aktivitäten oder Beschäftigten des Unternehmens für einen terroristischen Angriff
- Mögliche Begleitschäden, wenn das Unternehmen sich in besonders gefährdeter Umgebung befindet.

Zweiter Schritt: Ermittlung dessen, das es zu schützen gilt, insbesondere der Art der Gefährdung durch Terroranschläge.

Dritter Schritt: Untersuchung, welche Maßnahmen das Risiko auf ein hinnehmbares Maß verringern können.

ANHANG 6

Anforderungen an anerkannte Organisationen für die Sicherheit der Lieferkette

Anerkannte Organisationen für die Sicherheit der Lieferkette sollten Folgendes nachweisen:

- eine einwandfreie Bilanz in Sachen Korruptions- und Betrugsbekämpfung, sowohl der Organisation selbst als auch ihrer Beschäftigten
- Fachkenntnisse der einschlägigen Aspekte der Sicherheit in der Lieferkette
- eine angemessene Kenntnis über Lieferkettenabläufe und betriebliche Anforderungen
- eine angemessene Kenntnis anderer sicherheitsrelevanter Betriebsabläufe, die Einfluss auf die Sicherheit der Lieferkette haben können
- ihre Fähigkeit, die Wahrscheinlichkeit von Risiken für die Sicherheit der Lieferkette einzuschätzen
- ihre Fähigkeit, die Fachkenntnis ihres Personals hinsichtlich der Sicherheit in der Lieferkette aufrechtzuerhalten und weiter zu verbessern
- ihre Fähigkeit, die fortdauernde Vertrauenswürdigkeit ihres Personals zu überwachen
- ihre Fähigkeit, angemessene Maßnahmen fortzuführen, um die unerlaubte Preisgabe von und den unerlaubten Zugang zu sicherheitsrelevantem Material zu verhindern
- Kenntnis der einschlägigen nationalen und internationalen Rechtsvorschriften und Anforderungen der Gefahrenabwehr
- Kenntnis der aktuellen Bedrohungen und Bedrohungsmuster
- Kenntnisse in Bezug auf das Erkennen und Auffinden von Waffen, gefährlichen Stoffen und Vorrichtungen
- Fähigkeit, ohne Diskriminierung Merkmale und Verhaltensmuster von Personen zu erkennen, die voraussichtlich die Sicherheit der Lieferkette bedrohen
- Kenntnis von Techniken, mit denen sich Sicherheitsmaßnahmen umgehen lassen
- Kenntnis von Ausrüstung und Systemen zur Gefahrenabwehr und Überwachung und deren Grenzen bei der praktischen Anwendung.

FINANZBOGEN

1. BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS

Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verbesserung der Sicherheit in der Lieferkette.

2. ABM/ABB-RAHMEN

Politikbereich(e) und Tätigkeit(en)

Politikbereich(e): Land-, Luft- und Seeverkehrspolitik

Tätigkeit(en): Durchführung und Überwachung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in der Lieferkette.

3. HAUSHALTSLINIEN

3.1. Haushaltslinien (operative Linien sowie Linien für entsprechende technische und administrative Unterstützung (vormalige BA-Linien)), mit Bezeichnung:

06 02 03 02 - Gefahrenabwehr im Verkehr

06 02 11 03 - Ausschüsse

3.2. Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen:

Unbefristet, Beginn 2008

3.3. Haushaltstechnische Merkmale (erforderlichenfalls sind weitere Zeilen anzufügen):

Haushaltslinie	**Art der Ausgaben**		**Neu**	**EFTA-Beitrag**	**Beiträge von Bewerberländern**	**Rubrik der Finanziellen Vorausschau**
	NOA	NGM	Nein	Nein	Nein	**Nr. […]**
	NOA	NGM	Nein	Nein	Nein	**Nr. […]**

4. RESSOURCEN IM ÜBERBLICK

4.1. Mittelbedarf

4.1.1. Überblick über die erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen (VE) und Zahlungsermächtigungen (ZE)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art der Ausgaben	Ab-schnitt		2006	2007	2008	2009	2010	2011 und Folge-jahre	Ins-gesamt
Operative Ausgaben[33]									
Verpflichtungs-ermächtigungen (VE)	8.1	a	0	0	0	0.	0,5	0	0,5
Zahlungsermächtigungen (ZE)		b	0	0	0	0.	0,5	0	0,5
Im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben[34]									
Technische und administrative Unterstützung (NGM)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
HÖCHSTBETRAG									
Verpflichtungs-ermächtigungen		**a+c**	0	0	0	0.	0,5	0	0,5
Zahlungs-ermächtigungen		**b+c**	0	0	0	0.	0,5	0	0,5
Im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungsausgaben[35]									
Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.5	d	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungskosten, außer Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.6	e	0	0	0,056	0,037	0,037	0,037	0,168

33 Ausgaben, die nicht unter Kapitel xx 01 des betreffenden Titels xx fallen.

34 Ausgaben, die unter Artikel xx 01 04 des Titels xx fallen.

35 Ausgaben, die unter Kapitel xx 01 fallen, außer solche bei Artikel xx 01 04 oder xx 01 05.

Geschätzte Gesamtkosten für die Finanzierung der Maßnahme

VE insgesamt, einschließlich Personalkosten		a+c +d+ e	0	0	0,056	0,037	0,537	0,037	0,668
ZE insgesamt, einschließlich Personalkosten		b+c +d+ e	0	0	0,056	0,037	0,537	0,037	0,668

Angaben zur Kofinanzierung

Sieht der Vorschlag eine Kofinanzierung durch die Mitgliedstaaten oder sonstige Einrichtungen vor (bitte auflisten), so ist in der nachstehenden Tabelle die voraussichtliche Höhe der entsprechenden Beiträge anzugeben (beteiligen sich mehrere Einrichtungen an der Kofinanzierung, so können Zeilen in die Tabelle eingefügt werden):

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Kofinanzierende Instanzen		2006	2007	2008	2009	2010	2011 und Folgejahre	Insgesamt
……………………	f							
ZE insgesamt, einschließlich Kofinanzierung	a+c +d+ e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Vereinbarkeit mit der Finanzplanung

X Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.

☐ Der Vorschlag macht eine Anpassung der betreffenden Rubrik der Finanziellen Vorausschau erforderlich.

☐ Der Vorschlag erfordert möglicherweise eine Anwendung der Interinstitutionellen Vereinbarung[36] (z. B. Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder Änderung der Finanziellen Vorausschau).

4.1.3. Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen:

X Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen auf die Einnahmen.

☐ Folgende finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen sind zu erwarten:

---

[36] Siehe Nummer 19 und 24 der Interinstitutionellen Vereinbarung.

NB: Einzelheiten und Anmerkungen zur Berechnungsmethode sind diesem Finanzbogen als Anhang beizufügen.

in Mio. EUR (1 Dezimalstelle)

Haushalts-linie	Einnahmen	Stand vor der Maß-nahme [Jahr n-1]	Stand nach der Maßnahme [Jahr n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5][37]
	a) Einnahmen nominal							
	b) Veränderung bei den Einnahmen	*Δ*						

(Beschreibung für jede einzelne Einnahmenlinie; falls sich die Auswirkungen auf mehrere Linien erstrecken, ist die Tabelle um die entsprechende Zeilenzahl zu verlängern).

4.2. Personalbedarf (Vollzeitäquivalent - Beamte, Zeitbedienstete und externes Personal) - Einzelheiten hierzu siehe Abschnitt 8.2.1

Jährlicher Bedarf	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Personalbedarf insgesamt	0	0	0	0	0	0

5. MERKMALE UND ZIELE

Einzelheiten zum Hintergrund des vorgeschlagenen Rechtsakts werden in der Begründung dargelegt. Dieser Abschnitt des Finanzbogens sollte folgende ergänzende Informationen enthalten:

5.1. Kurz- oder längerfristig zu deckender Bedarf:

In seiner Erklärung zum Kampf gegen den Terrorismus vom 25. März 2004[38] rief der Europäische Rat rief dazu auf, „die Sicherheit aller Verkehrssysteme zu erhöhen, unter anderem durch Stärkung des Rechtsrahmens und Verbesserung der Präventionsmechanismen.“ Mit diesem Vorschlag wird den festgestellten Erfordernissen begegnet und dem Ersuchen des Europäischen Rates entsprochen.

---

37 Wenn die Dauer der Maßnahme mehr als 6 Jahre beträgt, sind weitere Spalten anzufügen.

38 Erklärung des Europäischen Rates zum Kampf gegen den Terrorismus (25.3.2004), 29. März 2004, Dok. 7906/2004.

Die Europäische Union hat in den vergangenen Jahren die Gefahrenabwehr im Verkehr erheblich verbessert. Für die Sicherheit des Luftverkehrs, einschließlich Flughäfen, und des Seeverkehrs bestehen europäische Rechtsvorschriften. Das Gesetzgebungsverfahren für eine Rechtsvorschrift über die Gefahrenabwehr in Seehäfen ist abgeschlossen. Für die Lieferkette außerhalb dieser Bereiche gibt es keine Gemeinschaftsvorschriften. Mit diesem Vorschlag sollen vorhandene Sicherheitslücken zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern geschlossen werden.

5.2. Durch die Gemeinschaftsintervention bedingter Mehrwert, Kohärenz des Vorschlags mit anderen Finanzinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte:

Um nationale Einzelregelungen für die Sicherheit der Lieferkette und damit die Neuentstehung nationaler Verkehrsmärkte zu vermeiden, muss wie in den Bereichen Seeverkehr, Seehäfen sowie Luftverkehr und Flughäfen ein gemeinschaftlicher Ansatz verfolgt werden.

5.3. Ziele, erwartete Ergebnisse und entsprechende Indikatoren im Rahmen der ABM-Methodik:

Keine, mit Ausnahme der bestehenden Aufgaben als Hüterin der Verträge.

5.4. Durchführungsmodalitäten (indikative Angaben):

Nachstehend ist darzulegen, welche Methode(n)[39] für die praktische Durchführung der Maßnahme gewählt wurde(n):

- ☐ ***Zentrale Verwaltung***
  - ☐ direkt durch die Kommission
  - ☐ indirekt im Wege der Befugnisübertragung an:
    - ☐ Exekutivagenturren
    - ☐ die von den Gemeinschaften geschaffenen Einrichtungen im Sinne von Artikel 185 der Haushaltsordnung
    - ☐ einzelstaatliche öffentliche Einrichtungen bzw. privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden
- ☐ ***Geteilte oder dezentrale Verwaltung***
    - ☐ mit Mitgliedstaaten
    - ☐ mit Drittländern

[39] Bei Angabe mehrerer Methoden ist dies in diesem Abschnitt unter „Bemerkungen“ zu erläutern.

 Gemeinsame Verwaltung mit internationalen Organisationen (bitte auflisten)

Bemerkungen:

Keine.

6. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

6.1. Überwachungssystem

Als Hüterin der Verträge muss die Kommission ihre übliche Kontrollfunktion ausüben.

6.2. Bewertung

6.2.1. Ex-ante-Bewertung:

Die Erklärung des Europäischen Rates zum Kampf gegen den Terrorismus vom 25. März 2004[40] gibt den politischen Kontext dieser Kommissionsinitiative vor.

Ein Konsultationsprozess hat seit 2004 stattgefunden. Gemeinsam mit den Mitgliedstaaten und Beteiligten wurde dabei der Blick für mögliche EU-Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in der Lieferkette des Landverkehrs geschärft.

Beim Konsultationsprozess und der Folgenabschätzung[41] wurde festgestellt, dass im Rahmen von EU-Maßnahmen Folgendes zu berücksichtigen ist:

- Bei der Sicherheit in der Lieferkette geht es darum, das Unvorstellbare zu denken. Fracht, Transportmittel und Infrastruktur stellen mögliche Sicherheitsrisiken dar. Absolute Sicherheit kann von den Behörden niemals gewährleistet werden.

- Viele Unternehmen führen zunehmend eigene Sicherheitsstandards ein, denen sich ihre Partner in der Lieferkette anzupassen haben. Verkehrsunternehmen und sonstige Dienstleister, die für viele Kunden arbeiten, müssen sich auf diese Weise mehrfachen Bewertungen unterziehen. Dies ist unnötig, störend und teuer.

- Das Problem besteht darin, die Lieferkette so sicher wie möglich zu gestalten, dabei den Handel nicht zu beeinträchtigen und die Verwaltungsanforderungen auf ein Minimum zu beschränken.

---

[40] Erklärung des Europäischen Rates zum Kampf gegen den Terrorismus, 29. März 2004, Dok. 7906/2004.

[41] DNV Consulting: „Study on the impacts of possible legislation to improve transport security“ *(Mögliche EU-Rechtsvorschriften zur Verbesserung der Gefahrenabwehr im Verkehr und ihre Folgen)*. Finanziert im Rahmen des Haushalts 2004.

- Zur Verbesserung der Sicherheit in der Lieferkette müssen die Behörden und die Industrie zusammenarbeiten. Der Leitgedanke besteht darin, dass Unternehmen, die freiwillig bestimmte Anforderungen erfüllen und von den Behörden überprüft wurden, von bestimmten Erleichterungen und vereinfachten Verfahren profitieren sollten.

- Ein einheitlicher Rahmen für die Lieferkette wird den EU-internen Wettbewerb im Bereich der Sicherheit verringern. Eine Möglichkeit hierfür wäre die Zertifizierung von Unternehmen.

6.2.2. Maßnahmen im Anschluss an Zwischen-/Ex-post-Bewertungen (unter Zugrundelegung früherer Erfahrungen):

Die Kommission beabsichtigt, die beschlossenen Maßnahmen in Bezug auf ihre Auswirkungen und ihre Effizienz zu bewerten. Eine derartige Bewertung sollte im Jahr 2010 und anschließend alle drei Jahre stattfinden. Diese regelmäßige Bewertung ist notwendig, damit die Kommission im Rahmen des Ausschussverfahrens gegebenenfalls erforderliche Vorschläge zur Änderung der vorgeschlagenen Regelung unterbreiten kann. Der Einheitsbetrag je Untersuchung wird mit 500 000 € veranschlagt.

6.2.3. Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertungen:

Siehe 6.2.2.

7. Betrugsbekämpfungsmaßnahmen

Gemäß Anhang 6 des Verordnungsvorschlags müssen anerkannte Organisationen für die Sicherheit der Lieferkette eine einwandfreie Bilanz in Sachen Korruptions- und Betrugsbekämpfung nachweisen, sowohl die Organisation selbst als auch ihre Beschäftigten.

8. RESSOURCEN IM EINZELNEN

8.1. Ziele des Vorschlags und Finanzbedarf

Verpflichtungsermächtigungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele, Maßnahmen und Ergebnisse (bitte angeben)	**Art der Ergebnisse**	**Durchschnittskosten**	**2006**		**2007**		**2008**		**2009**		**2010**		**2011**		**INSGESAMT**	
			Zahl d. Ergebnisse	Gesamt kosten	Zahl d. Ergebnisse	Gesamtkosten	Zahl d. Ergebnisse	Gesamtkosten	Zahl d. Ergebnisse	Gesamtkosten	Zahl d. Ergebnisse	Gesamtkosten	Zahl d. Ergebnisse	Gesamtkosten	Zahl d. Ergebnisse	Gesamtkosten
OPERATIVES ZIEL Nr. 1[42]																
Maßnahme 1																
Ergebnis 1																
Ergebnis 2																
Maßnahme 2																
Ergebnis 1																
Ziel 1 insgesamt																
OPERATIVES ZIEL Nr. 2																
Maßnahme 1																
Ergebnis 1																
Ziel 2 insgesamt																

42 Wie in Abschnitt 5.3 beschrieben.

OPERA-TIVES ZIEL Nr. n																
Ziel n insgesamt																
GESAMT-KOSTEN																

8.2. Verwaltungskosten

8.2.1. Art und Anzahl des erforderlichen Personals

Art der Mitarbeiter		Zur Verwaltung der Maßnahme einzusetzendes, vorhandenes und/oder zusätzliches Personal **(Stellenzahl/Vollzeitäquivalent)**					
		2006	2007	2008	2009	2010	2011
Beamte oder Bedienstete auf Zeit[43] (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal[44]							
Sonstiges, aus Artikel XX 01 04/05 finanziertes Personal[45]							
INSGESAMT							

8.2.2. Beschreibung der Aufgaben, die im Zuge der vorgeschlagenen Maßnahme auszuführen sind

Entfällt.

8.2.3. Zuordnung der Stellen des damit betrauten Statutspersonals

(Bei mehreren Angaben bitte die jeweilige Zahl der Stellen angeben.)

☐ derzeit für die Verwaltung des Programms, das ersetzt oder verlängert werden soll, zugewiesene Stellen

☐ im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für das Jahr n vorab zugewiesene Stellen

☐ im Rahmen des anstehenden neuen JSP/HVE-Verfahrens anzufordernde Stellen

☐ innerhalb des für die Verwaltung zuständigen Dienstes neu zu verteilende vorhandene Stellen (interne Personalumsetzung)

☐ für das Jahr n erforderliche, jedoch im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für dieses Jahr nicht vorgesehene neue Stellen

---

[43] Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.
[44] Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.
[45] Die Kosten hierfür sind im Höchstbetrag enthalten.

8.2.4. Sonstige im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben (XX 01 04/05 - Verwaltungsausgaben)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Haushaltslinie (Nummer und Bezeichnung)	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgejahre	INSGESAMT
1. Technische und administrative Unterstützung (einschließlich Personalkosten)							
Exekutivagenturen[46]							
Sonstige technische und administrative Unterstützung							
- intra muros							
- extra muros							
Technische und administrative Unterstützung insgesamt							

8.2.5. Im Höchstbetrag nicht enthaltene Personal- und Nebenkosten

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art der Humanressourcen	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Beamte und Bedienstete auf Zeit (XX 01 01)						
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal (Hilfskräfte, ANS, Vertragspersonal usw.) (Angabe der Haushaltslinie)						
Personal- und Nebenkosten insgesamt (NICHT im Höchstbetrag enthalten)						

Hierbei sollte - soweit zutreffend - auf Abschnitt 8.2.1 Bezug genommen werden.

46 Hier ist auf den Finanzbogen zum Gründungsrechtsakt der Agentur zu verweisen.

8.2.6 Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	INSGESAMT
XX 01 02 11 01 - Dienstreisen							
XX 01 02 11 02 - Sitzungen und Konferenzen							
01 02 11 03 - Obligatorische Ausschüsse (27C730)			0,056	0,0375	0,0375	0,0375	0,168
XX 01 02 11 04 - Studien & Konsultationen							
XX 01 02 11 05 - Informationssysteme							
2. Gesamtbetrag der sonstigen Ausgaben für den Dienstbetrieb (XX 01 02 11)							
3. **Sonstige Ausgaben administrativer Art** (Angabe mit Hinweis auf die betreffende Haushaltslinie)							
Gesamtbetrag der Verwaltungsausgaben ausgenommen Personal- und Nebenkosten (NICHT im Höchstbetrag enthalten)			0,056	0,0375	0,0375	0,0375	0,168

Berechnung: 3 Sitzungen eines Ausschusses zum Thema „Sicherheit der Lieferkette“ im ersten Jahr und jeweils 2 Sitzungen in den Folgejahren; Reisekostenerstattung für nationale Sachverständige, im Durchschnitt rund 25 x 750 €/Sachverständiger.



COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION

Brussels, 2 March 2006

6935/06
ADD1

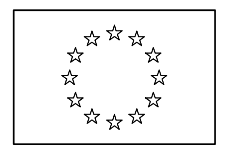
TRANS 54
MAR 24
AVIATION 31

COVER NOTE

from:	Secretary-General of the European Commission, signed by Mr Jordi AYET PUIGARNAU, Director
date of receipt:	28 February 2006
to:	Mr Javier SOLANA, Secretary-General/High Representative
Subject:	Commission Staff Working Document - Annex to the Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions on enhancing supply chain security and Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on enhancing supply chain security

Delegations will find attached Commission document SEC(2006) 251.

Encl.: SEC(2006) 251



COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES

Brussels, 27.2.2006
SEC(2006)251

COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT

Annex to the

COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE COUNCIL, THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS

on enhancing supply chain security

and

Proposal for a

REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL

on enhancing supply chain security

- IMPACT ASSESSMENT --

{COM(2006)79 final}

TABLE OF CONTENTS

EXECUTIVE SUMMARY

It is a political demand to increase the security level of freight transport. Land transport is the remaining security gap not covered by EU measures. With millions of land transport supply chain operations in the EU each day, to address the issue of cargo and transport security is very difficult. Therefore an intensive consultation process was carried out. In consultation the policy directions for possible EU action have been formulated by Member States and industry, i.e.:

- There is a need to establish a legal framework which is cost beneficial (providing facilitations), meets current risks and complements and elaborates on transport security procedures and measures already in place. This framework should help to increase the – presently low- security awareness in land freight transport. A supply chain approach is necessary as all operators contribute to a secure supply chain, thus have to take up their security responsibility for their part of the chain. An increasing number of companies, including shippers, are establishing their own security management standards to protect their own operations and the quality of their outsource activities.

- Maintaining a level playing field is an important condition for further action. This requires for all-embracing measures in freight transport which establish minimum security requirements applicable and valid in the EU market from the same date on (mutual recognition). For that reason a Regulation is the most appropriate legal instrument.

For the development of an EU framework on land supply chain security three key policy options have been researched, i.e.:

- **No action** – The political mandate calls for action. This call is justified by security considerations and the necessity to find a Community solution instead of allowing a variety of national solutions to develop which would compromise the internal transport market.

- **Mandatory scheme** – Minimum security requirements to be implemented in all 4.7 million companies involved in the supply chain. The costs for compulsory measures would be € 60 billion for all companies involved in the supply chain and would cost the Member States € 235 million per year to inspect.

- **Voluntary scheme** - Member States to develop national schemes in a Community framework to challenge companies to introduce security measures and be awarded ‘secure operator’ when these minimum requirements are fulfilled. It is up to industry to comply with these minimum requirements. It is expected that within 5 years 900.000 companies shall apply for the award covering 75% of all freight flows. The costs would be about € 2.1 billion a year over a 5 year period, provided “fast track facilities, like facilitation and simplification, can be offered.

A voluntary scheme as proposed is the most cost beneficial option. It seems practically impossible to establish, for all operators in the supply chain, in one single all-embracing operation (mandatory) security rules and measures comparable to those in air and maritime transport and ensure their implementation. It is more realistic to set up a supply chain security framework which is allowed gradually to evolve and whose minimum requirements are step-by-step and often in line with operational and technological developments, brought to a satisfactory overall security level. This is the voluntary scheme proposed.

1. PROCEDURAL PROCEDURES AND CONSULTATION OF INTERESTED PARTIES

Protection against terrorism activities is a priority for the European Union. The European Council called for “the strengthening of all forms of transport schemes, including the enhancement of the legal framework and the improvement of preventive mechanisms. The Commission’s Anti-Terrorism programme equally covers transport security.

To develop EU initiatives on land freight transport security an extensive consultation process has been designed which took place from December 2003 - December 2005.

In 2003 the Commission started a consultation process with Member States and industry. A consultation paper was written and published. 65 reactions were received (10 Member States, 35 associations and 20 companies). These reactions covered the views of all operators in the supply chain (forwarders, express services, manufacturing industry, shippers, multinational companies, ports, global operating transport companies, railways, inland waterways, and road transporters). Two formal consultation meetings took place on 25 May 2004, one for industry (45 associations were represented) and one meeting for Member States (7 Member States participated) and international organisations (UNECE, WCO, CCR and CEMT). Trade unions did not participate in the consultation process, although being invited.

The main responses (including % reactions) were:

- There is a need to increase awareness (100%);
- EU involvement in necessary (90%);
- Risk Assessment and Cost Benefit Analysis are necessary (90%);
- New EU legislation is necessary (80%);
- Mandatory character of measures of basic minimum requirements is necessary (80%);
- Technology can be helpful, i.e. seals, data protection/flows, RFID (80%);
- Definition intentional unlawful act necessary (80%);
- Security is of strategic importance to the EU (60%);
- Scope needs further development (50%);
- Infrastructure needs attention (40%) ;
- More focus on seals necessary (30%);
- Exemptions on special cases necessary (20%).

A brief outline of the reactions is published on the website, including the consultation paper. Link: http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/security/intermodal/consultation_en.htm

External Impact study

Nearly all respondents indicated the need for a risk assessment and cost benefit analysis. Therefore a ‘Study on the impacts of possible EU legislation to improve transport security’ was executed by a consortium chaired by DNV Consulting in 2005. The execution of the study was accompanied by consultation with industry. Member States were asked to assist DNV Consulting (hereafter DNV) in gathering information on best practices in their countries.

During the research two industry sessions took place, on 20 January and 9 June 2005. Associations representing the various land transport modes, express services, shippers, terminal operators, insurers and forwarding companies participated in these meetings. They were also consulted by DNV during their research. The DNV study[1] consists of a confidential part (dealing mainly with risk assessment and sensitive infrastructures) and a non-confidential part. The non confidential part of impact assessment is published on the DG TREN website: http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/security/intermodal/doc/2005_finalreport_impact_assessment_transport_security.pdf#pagemode=bookmarks.

The results of the study were presented by DNV Consulting in a stakeholders meeting on 1 December2005, in which 12 Member States and 26 organisations participated, representing manufacturers, shippers, terminal operators, forwarders and all transport modes.

Consultation during the drafting of the EU legislative proposal, including communication.

The major outcome of the consultation process has been incorporated into a Communication and a proposal for a Regulation on enhancing supply chain security, designed by the Commission. During the drafting process tailor made consultation with various stakeholder associations took place to judge whether the proposal was sufficiently realistic and could add security value to land freight transport. The drafting process allowed to incorporate the results of the ‘Study on the impacts of possible EU legislation to improve transport security’ executed by DNV. It was decided not to include aspects of critical infrastructure in the proposal, as this required more research and additional extensive consultation with stakeholders not directly related to the supply chain.

The Communication sets out the need for and the rationale behind the Commission’s initiative. The proposal takes into account the major concerns expressed in the consultation process. This impact assessment further identifies the security risks, the policy options and alternative measures to mitigate the risks, including their costs.

This data used in this impact assessment are based on the DNV study results.

2. IDENTIFYING THE PROBLEM OF TRANSPORT SECURITY

From 2002 onwards, various elements of EU security legislation have been implemented. The EU measures relating to aviation, maritime transport and ports - if even fully satisfactorily implemented and the risk of human error eliminated - only cover certain parts of the transport

[1] The sections of the study are (1) the assessment of security risks, (2) current initiatives, (3) securing the supply chain (i.e. cost benefit analysis of measures), (4) securing the infrastructure and (5) required EU framework.

network as a whole, although high-risk parts. They do not cover the entire land transport supply chain. This gap should be closed.

Security risk is defined as the combination of:

- Vulnerability to attack, which reflects the possibility of a terrorist attacking the transport network successfully, compared to the possibility of protecting it through inherent or managed safeguards.
- Consequences of a successful attack, relating to:
  - The possible number of fatalities; and
  - The economic impact which is calculated with the following factors:
    - (a) The reconstruction costs of the destroyed transport element;
    - (b) The disruption time of the transport flow;
    - (c) The volume of the transport flow.

All transport is at risk. This is a major conclusion of the systematic assessment by DNV into the transport security risks, based on the identification and assessment of a full range of foreseeable possible terrorist intervention scenarios (Source: DNV Study).

The transport security risks can be classified into:

- Infrastructure risks:

  The terrorist has the objective to damage or destroy transport elements in order to disrupt the supply chain. The transport elements are in this case the terrorist's target.

- Supply chain risks:

  The terrorist has the objective to misuse the supply chain as a means to creating damage or fatalities. The transport elements are in this case not the target but the means.

  The misuse of the supply chain relate to:

  - Cargo or mobile units to conceal and transport various explosives, incendiary or nuclear devices to a location where they are unloaded or detonated;
  - Cargo or mobile units are misused as a weapon.

A Community proposal must strike a balance between highly prescriptive total security and the need to ensure a free flow of trade whilst allowing for a gradual tightening of minimum requirements whilst keeping administrative requirements to a minimum. Highly prescriptive new security measures for all operators would lead to a breakdown of the supply chain.

A Community proposal should take account of the following:

- Transport security is an ongoing concern for the coming years, also in the transport among the modes;

- The public and private sectors are both involved in transport security – they are stakeholders and interdependent;

- To countervail terrorist risks effectively;

- Public authorities need a systematic approach – a framework/model – to avoid incident-driven policies;

- Private industries need to include security measures in their daily operations – to avoid putting the responsibility on to others;

- Including security thinking into the daily business routines (awareness) helps to upgrade the quality of performance and resilience to incidents;

- In international trade, the success of a policy on sustainable transport security depends on reciprocity.

In wide-ranging consultations industry representatives have accepted the necessity to introduce supply chain security measures, whilst putting the emphasis on the need to find the most cost-effective approach which must not interrupt trade.[2]

While security risks relating to terrorism exist in all modes of transport and freight flows, not all are at present covered by security legislation. The security level of various transport modes and freight flows therefore varies significantly. A supply chain perspective is missing.

For transport security the assets at stake are:

- EU population. A misuse of the supply chain could result in a very substantial number of fatalities;

- Economy - the EU industrial base. All economic activities in the supply chain are at risk. Everyday cargo is shipped and transported to serve the needs of industry and consumers. Possible terrorist intervention can result in billions of Euros of economic damage to the EU. It is estimated that the cost of any terrorist attack on a European transport corridor could reach a maximum of 2% of the original investment. The economic damage could tally up as high as 6.6 billion Euros for major existing transport corridors by taking out a single piece of infrastructure. However, a misuse of the supply chain to conceal and transport weapons of mass destruction to industrial and densely populated areas can result in even higher economic damages.

Protection against terrorist risks costs money. Whilst a number of large and medium-sized companies have implemented certain security measures for their own supply chain operations, others have not. The majority of the medium and nearly all small sized companies in the supply chain, including their employees, have neither implemented security measures nor are

---

[2] http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/security/intermodal/policy_en.htm

they fully aware of terrorist risks. The risk awareness of the majority of companies within the supply chain is only marginally developed.

3. DEFINITION OF THE OBJECTIVE

The objective of transport security policy is to counter any terrorist threat. The conditions under which this objective can be achieved are:

1. A Community measure should consist of a framework for supply chain security. It should not limit itself to addressing specific points of the supply chain but include all these points in an appropriate way and should complement already existing EU measures in place.

2. A Community measure should cover all cargo, thus all operators, and the infrastructure which directly relates to the functioning of the supply chain, i.e. terminals, distribution centres and inland ports.

3. Security is a state responsibility. Leaving supply chain security fully to self-regulation by industry would be irresponsible for any state, as also concluded by the Heads of State (March 25, 2004). On the other hand supply chain management is an industry’s responsibility and therefore public/private partnership is necessary.

4. The only way to countervail terrorism in transport security is to enhance the quality of the supply chain. It must be acknowledged that secure supply chains can never be fully guaranteed. However, there are many opportunities for operators in the supply chain to enhance the security of freight transport.

5. Any EU measure must strike a balance between highly prescriptive total security and the need to ensure a free flow of trade whilst allowing for a gradual tightening of minimum requirements.

6. EU measures can only be effective when taking account of the interdependency of:

   - Various activities of companies in the market, relating to freight flows in the supply chains from manufacturer to destination;

   - Existing security measures (EC No. 2320/2002, EC No.725/2004, EC No. 648/2005, EC No. 65/2005) and other initiatives.

7. Measures must be credible. Rules which are not implemented or whose implementation cannot de facto be monitored are not credible.

8. The market makes a strong case for a Community framework open for regular and speedy adaptation to developments. Common rules amongst the Member States are needed. They should be applicable from the same date onwards.

9. Transport security is an evolutionary process.

10. The security performance of operators has a market value.

4. THE MAIN POLICY OPTIONS

The main policy options are based upon the results of the consultation process. The consultation process defined the **general conditions** to be met by possible EU legislation on land freight transport, being:

- A framework approach is necessary;
- Giving the transnational threat of terrorism a common EU approach is favoured;
- Measures should be enforceable and cost effective;
- Maintenance of the level playing field;
- Security should be included into the sustainable transport policy concept (including public/private partnerships);
- Various standards should be compared and harmonized;
- Further development of Single Window approach;
- Inspections should be EU wide accepted;
- Limited number of security levels;
- A win-win situation should be established;
- Non interference with the national jurisdiction of the Member States.

In the consultation process several **specific conditions** were indicated to be met by possible new EU legislation/initiatives on land freight transport:

- Focus on terrorism. Anti-terrorist measures also mitigate crime, rather than the other way around;
- Integrating various legal EU initiatives, thereby elaborating the concept of 'known shipper/operator' to the whole supply chain, making use of already existing concepts like 'consigned agent', 'known consignor'. 'known shipper' and authorised economic operator';
- Supply chain perspective necessary, i.e. concentrate on links, freight flows, location, and transport modes, including ICT;
- Harmonised approach in relation to other security regulations (i.e. Customs);
- Adherence to international security standards ;
- Enforcement (Inspections) is necessary.

In developing an EU legal framework for land transport security the following options have been considered:[3]

1. No action.

   This option was excluded at an early stage as the political mandate calls for action. This call is justified by security considerations and the necessity to find a Community solution instead of allowing a variety of national solutions to develop which would compromise the internal transport market.

2. A limited number of measures focusing on specific freight flows or transport modes, which could and would have to be complemented if and when the need arises. It was suggested to introduce security measures for containers only and, in this context, for container seals only.

   This option was excluded at an early stage as not replying satisfactorily to security concerns and to industry aspirations, but only offering a patchwork approach. It would not give guidance to companies wishing to invest in comprehensive security measures and open the door to sudden and costly changes and new, unexpected rules. Both operators and public authorities require an integrated approach.

3. A mandatory scheme where certain security requirements are introduced for all participants in the supply chain. It could be comparable to a general speed limit which everybody has to respect. In such a scheme an enforcement scheme is needed to ensure that operators implement and comply with the security requirements: security rules without effective control lack credibility both domestically and internationally. They are of little use.

4. A voluntary scheme encouraging the supply chain operators to introduce common security measures into their operations. Companies can be awarded 'secure operator' status when fulfilling the standard security requirements[4] in exchange for simplification and facilitations. This scheme is implemented by auditors, who validate those companies which want to be awarded 'secure operator' status. The national authorities would have to ensure the functioning of the scheme.

An EU framework for supply chain security can only function on the basis of identical minimum security requirements, identical award procedures, identical and practical legal consequences of an award and the application of the rules from the same date on in all Member States. To avoid any possible friction by the implementation of the minimum requirements a Regulation is the appropriate instrument.

---

[3] A detailed analysis of mitigating measures is attached in annexes I and II. These measures are recommended by DNV Consulting in their 'Study on the impacts of possible EU legislation to improve transport security', to be issued in October 2005

[4] See Annexes 1 – 4 of the proposed Regulation on enhancing Supply Chain Security

5. Analysis of the impact of the policy options

In their very nature, for industry security investments first and foremost appear to be cost elements and do not directly increase revenue. However, this simple short term approach disregards the considerable risks run by operators if and when security incidents happen:

- Disruptions to commercial activities;
- Product adulteration;
- Brand destruction.

It is widely recognized that security investments may often give collateral benefits, i.e. reduced theft, efficiency improvements and commercial benefits[5].

An analysis of the impacts of common security measures relate to the following facts[6].

1. General:

- The EU supply chain consists of an estimated 4,7 million companies[7].

Companies	Micro	Small	Medium	Large	TOTAL
	< 10 employees	<50 employees	<250 employees	>250 employees	
Total number	4.208.300	424.800	98.000	19.300	4.750.400

- The benefits of transport security measures are difficult to measure where no incidents occur. Operators can make these investments when they know in advance whether their investments are warranted and that requirements in the various Member States are as uniform and predictable as possible.

Costs

- The average costs for a company to introduce a security management system are estimated at:
  - Micro company € 5.000
  - Small company € 50.000
  - Medium company € 135.000

---

5 i.e. James B. Rice, Jr. and Philip W. Spayd, 'Investing in Supply Chain Security: Collateral Benefits', May 2005 (Massachusetts Institute of Technology) and Hau L. Lee and Seungjin Whang, 'Higher supply chain security with lower cost: Lessons from total quality management', International Journal of Production Economics, 2004

6 See annex III. Estimated implementation costs by industry over expected period of 5 years.

7 For a breakdown between shippers, transport companies, forwarders and terminal operators see table in Annex IV, 2

– Large company € 300.000

In companies where certain security measures have already been implemented, costs would be accordingly lower.

- In addition, costs to ensure implementation of security measures include:
  - Auditing in the case of a voluntary scheme;
  - Enforcement costs for voluntary and mandatory schemes.

Benefits

For Member States the benefits of common security measures are:

- Increased security;
- Reduced risk of fatalities;
- Reduced risk of crime and banditry, as a collateral benefit;
- Reduced risk of economic damage;
- One common approach throughout the EU and across transport modes;
- Equal confidence in the security of different transport modes in different Member States;
- Shared responsibility with industry.

For industry the benefits of common security measures are:

- Increased awareness and security;
- Companies show they are highly motivated to excel in security performance and take a responsibility to do so;
- Increased quality, sustainability and resilience of organisations;
- Reduced risk of brand and reputation damage;
- Increased efficiency and transparency, as a collateral benefit:
  - Reduced number of cargo inspections;
  - Reduction of cargo theft and banditry.
- Level playing field.

2. Mandatory scheme:

- A mandatory scheme would cover all companies in the EU supply chain, i.e. **4,7 million companies.**

- **Implementing costs.** A mandatory scheme would require all companies to invest in security measures, at a total cost of **€ 60 billion**, which should be done in a limited time frame not to jeopardize the common market.

	Number	Costs*	Maximum costs
Micro company	4.208.300	€ 5.000	€ 21 billion
Small company	424.800	€ 50.000	€ 21 billion
Medium company	98.008	€ 135.000	€ 13 billion
Large company	19.335	€ 300.000	€ 5 billion
Total	4.750.400		€ 60 billion

* In companies where certain security measures have already been implemented, costs would be accordingly lower.

- **Auditing**. A mandatory scheme would not require auditing costs

- **Enforcement.** For a mandatory scheme to be credible, both nationally and internationally, at least 10% of all companies should be inspected each year (i.e. 470.000 companies). The inspections are estimated to cost the Member States **€ 235 million per year.** In view of the size, it is unlikely that inspections of such volume could be carried out by existing inspection staff; instead 4.700 new inspector posts would have to be created and inspectors trained. Inspection costs would amount to **€ 0,55 per EU inhabitant per year.**

Conclusion:

The introduction of a mandatory scheme has a negative trade-off, because:

- It needs huge investments;

- Will cause a big bang in the supply chain;

- Covers many companies which have hardly any importance for security;

- Can easily disrupt the normal functioning of the supply chain.

3. Voluntary scheme

- A voluntary scheme could attract **904.500 companies**, including 128.100 companies already covered by existing EU security legislation.

- 75% of all freight flows are estimated to be covered (1% micro, 4% small, 13% medium and 57% large companies). Divided per group of operators:

  – Shippers, 718.825 companies (17%);

  – Transporters, 165.365 companies (32%);

- Forwarders, 12.050 companies (20%);
- Terminal operators, 8.300 companies (30%).

- The maximum participation would be **776.440 companies** investing a maximum **€ 12** billion in security measures. Divided per size:

	Number	Costs*	Maximum costs
Micro company	661.740	€ 5.000	€ 3,3 billion
Small company	86.225	€ 50.000	€ 4,3 billion
Medium company	24.907	€ 135.000	€ 3,4 billion
Large company	3.568	€ 300.000	€ 1,1 billion
Total	776.440		€ 12,1 billion

* In companies where certain security measures have already been implemented, costs would be accordingly lower.

- The time for the maximum amount of companies to participate in the scheme is estimated to be 5 years.

- The total **implementing costs for industry** is maximum **€ 2,42 billion per year** (155.288 companies). In particular a number of large and medium sized companies have certain security measures already in place, thus making the investment substantially lower (not possible to estimate).

- **Auditing.** The auditing costs are based on an auditor's yearly salary of € 50.000 per year. An auditor can audit on average 80 companies per year. Total audit costs are therefore **€ 97 million per year** (1941 auditors being required for 155.288 companies to be audited per year over a 5 year implementation period), or € 0,21 per EU citizen per year.

  Auditing could be delegated to already existing specialized companies and paid for by operators wishing to become 'secure operator', the cost being approx. € 630 per operator.

- **Enforcement.** Member States would have to ensure the functioning of the scheme. However, in view of the ex-ante auditing process this process can be limited in scope: inspecting 10% of 'secure operators' per year could be considered sufficient. On the assumption of a 5 year phase-in the annual costs to Member States would initially be € 7,8 million and then increased to **€ 39 million per year** (77.640 companies to be inspected; 100 companies per inspector per year; average annual salary of € 50.000), **or € 0,09 per EU citizen per year.**

Conclusion:

The introduction of a voluntary scheme has a positive trade-off, because:

- It allows for moderate investments;
- Will not cause a big bang in the supply chain;
- Covers only companies which have major importance for security;
- Does not disrupt the normal functioning of the supply chain;
- Can increase security without negative side effects.

6. CONCLUSIONS

All freight transport in the EU is at risk. Terrorism is thinking about the unthinkable. For transport security the assets at risk are the EU population and the EU economy. It is imperative to close the existing security gap in land freight transport. Giving the transnational nature of terrorism a practical and cost beneficial solution to mitigate the risks is required. Intermodal security can best be achieved through a supply chain perspective.

A voluntary security framework scheme is advocated, reaching up to 75% of all land freight flows in intra EU trade. This will cost industry an estimated total of maximum € 2 billion per year. The benefits are various, i.e. service, quality, green lane treatment, branding and resilience. The cost for the Member States is to establish a national system and to monitor it is estimated to cost € 39 million. If auditing of transport companies is executed by Member States this will cost them € 90 million per year. This could also be paid for by industry, average € 630 per company.

Based on the experiences in the first phase and the terrorist threat, it should be decided whether a second phase is necessary, making the introduction of common security measures in companies mandatory. This decision should be taken in 2011, after the first evaluations.

The recommended measures cost money but bring rewards. Measures for transport security help to make Europe more secure. Credible measures pre-empt the risk that other measures are imposed on European companies. For industry, transport security measures are not only investments in security but also in the quality of their operations. They improve sustainability and resilience of organisations and enhance their business performance through improved commercial positioning and business efficiency.

ANNEX 1

The assets to protect with transport security measures

Transport security can protect the assets either by reducing the consequences of a possible successful terrorist attack or by reducing the vulnerability of the transport system and supply chain to the attack.

The transportation elements, which make up the transport systems and supply chains, most vulnerable to terrorist interventions are the following:

		Transport modes			
		Rail	Road	Shipping: Inland	Shipping: Short Sea / Non - ISPS
Infrastructure	**Connecting infrastructure**	* Tracks * Tunnels * Bridges/viaducts * Switches/Rail junctions	* Highways * Tunnels * Bridges/viaducts * Junctions	* Waterways * Ship locks / lifts * Aqua ducts	n/a = open sea. (Connecting infrastructure to the short sea port is included in other transport modes)
Infrastructure	**Nodes (transaction point)**	* Cargo terminal * Rail marshalling yards	* Logistic terminal	* Inland ports/terminals	* Ports/Terminals
Operational elements	**Control Systems**	* Central Rail Traffic Management * Local Rail Traffic Management	* Road traffic management systems	* Vessel traffic management * Traffic signs	* Vessel traffic management
Operational elements	**Communication Systems**	* Communications network	* Communications network / mobile network	* GPS/VHF/AIS network	* GPS/VHF/AIS network
Operational elements	**Power supply**	* Catenaries * Power supply national grid * Diesel stations	n/a (self powered vehicles)	n/a (self powered vessels)	n/a (self powered vessels)
Operational elements	**Staff**	* Driving personnel * Handling personnel * Maintenance personnel * Information processing personnel	* Driving personnel * Handling personnel * Maintenance personnel * Information processing personnel	* Driving personnel * Handling personnel * Maintenance personnel * Information processing personnel	* Driving personnel * Handling personnel * Maintenance personnel * Information processing personnel
Operational elements	**Mobile units**	* Locomotives	* Trucks	* Vessels	* Vessels
Operational elements		* Rolling stock	* Trailers	* Barges	n/a
Cargo		* Non-dangerous * Explosive * Toxic * Flammable	* Non-dangerous * Explosive * Toxic * Flammable	* Non-dangerous * Explosive * Toxic * Flammable	*Non-dangerous * Explosive * Toxic * Flammable

(Consumers have been excluded)

Of the above elements, cargo and mobile units are particularly vulnerable to misuse by terrorists as a weapon or transportation means for malicious cargo, because of the large number and variety of operators active in the supply chain.

ANNEX 2

Measures for mitigating transport security risks

Measures have been identified which mitigate the terrorist risk relating to both the infrastructure and the supply chain.

1. Securing the infrastructure

In the table below twenty mitigation measures for securing transport infrastructure are identified and sorted according to their expected cost range. For each measure, the applicability and effectiveness per critical infrastructure is defined.

Mitigation Measure	Rail & Road Tunnels	Road & Rail Bridges	Multi Modal Terminals	Marshalling Yards	Rail CRT Management	Logistics Terminals Road	Waterways	Ship Locks	Terminals – Short Sea	Power Supply Rail Systems	Cost Range
M03 - Perimeter Fencing Standard		X	X	X	X	X			X	X	Low
M08 - Access Control Manual			X		X	X			X		Low
M06 - Security Lighting			X	X	X	X		X	X	X	Low
M01 - CCTV Manual	X	X	X		X	X		X		X	Low
M05 - Portal Protection Automated	X	X									Low
M02 - CCTV Motion Detection	X	X	X		X	X			X	X	Low
M07 - PIDS Motion Detectors			X		X	X				X	Low
M14 - Hazchem Management	X		X			X		X	X		Low
M17 - Security Awareness/Exercise Programme	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Low
M20 - Computer Security Measures	X		X	X	X	X			X	X	Low
M04 - Perimeter Fencing Alarmed			X		X	X			X	X	Medium
M09 - Access Control System – Automated			X		X	X			X	X	Medium
M10 -Traffic Inspection Manual	X		X			X			X	X	Medium
M11- Traffic Inspection - Explosive Detection			X			X			X	X	Medium
M15 – Risk Management System	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Medium
M16 - Staff Vetting & Training	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	Medium
M18 - Security Guard Force			X	X	X	X			X		Medium
M13 - Breakdown Recovery	X	X						X			Medium
M19 - Security Dogs			X	X		X					Medium
M12 - Traffic Inspection - X-Ray Screening			X			X					High

Note: **X** = Most likely sites for deployment

Based on the applicability of the mitigation measures, cost bands have been set up on minimum / maximum basis for both simple and complex variants of the 10 most vulnerable infrastructure types (on the assumption that no security measures have been taken; where such measures have already been taken the solvent sum would be smaller).

Euros		Minimum		Maximum	
		1st year	2nd year	1st year	2nd year
1. Rail/Road tunnels	**Simple**	148,000	18,000	265,000	45,000
	Complex	5,215,000	1,015,000	10,607,500	1,907,500
2. Rail/Road bridges	**Simple**	204,000	54,000	411,000	81,000
	Complex	3,897,500	797,500	8,755,000	1,605,000
3. Multimodal terminals	**Simple**	145,000	45,000	676,000	126,000
	Complex	4,637,500	887,500	10,157,500	1,907,500
4. Rail marshalling yards	**Simple**	116,00	36,000	530,000	90,000
	Complex	4,042,500	842,500	9,562,500	1,862,500
5. Rail CRT Mgt	**Simple**	-	-	-	-
	Complex	3,157,500	707,500	7,480,000	1,430,000
6. Logistic terminals (road)	**Simple**	373,000	153,000	1,606,000	396,000
	Complex	4,117,500	667,500	8,117,500	1,517,500
7. Waterways	**Simple**	85,000	45,000	292,000	72,000
	Complex	1,100,000	400,000	4,675,000	825,000
8. Ship locks	**Simple**	143,000	63,000	557,000	117,000
	Complex	3,072,500	622,500	7,395,000	1,345,000
9. Terminals (Short sea)	**Simple**	373,000	153,000	1,606,000	396,000
	Complex	3,667,500	667,500	8,117,500	1,517,500
10. Power supply to rail	**Simple**	114,000	54,000	411,000	81,000
	Complex	2,927,500	577,500	6,715,000	1,215,000

2. Securing the supply chain

Based on the inventory of security risks the following feasible and effective generic mitigation measures for operators in the supply chain have been defined.

Mitigation measures to be taken by all:

(1) Make an assessment of the risk that their operations are the target of terrorist interventions to determine the appropriate countermeasures, effective for the type and size of their supply chain operation.

(2) Apply their mind to security.

(3) Deny unauthorised access to their organisation through employee vetting.

(4) Deny unauthorised access to critical working areas, like maintenance areas, loading areas, storage areas, transportation areas, rooms where critical information is processed etc.

(5) Implement training and awareness programmes to identify suspect behaviour.

(6) Prevent use of bogus sub-contractors.

Mitigation measures to be taken where appropriate:

(1) Deny unauthorised access to means of transport

(2) Deny unauthorised access to cargo

(3) Deny unauthorised access to confined spaces in means of transport

(4) Deny unauthorised access to steering houses in means of transport

(5) Deny unauthorised access to traffic control systems

(6) Deny unauthorised access to information about cargo/ routes

(7) Inspect confined spaces in the means of transport and cargo

(8) Separate dangerous goods from other cargo

(9) Reroute dangerous cargo

For each of the generic measures above, detailed functional measures, including their applicability to the different transport modes, have been defined and translated into the requirements of the Annexes 1-4 on the various operators, attached to the proposal for a Regulation on enhancing supply chain security.

ANNEX 3

Estimated implementation costs by industry over expected period of 5 years

The following data have been provided for by DNV Consulting[8]. A division has been made between an mandatory and a voluntary scheme.

1. Mandatory scheme

A. COMPANIES COVERED BY A MANDATORY SYSTEM	Micro	Small	Medium	Large	TOTAL
	< 10 empl	<50 empl	< 250 empl	>250 empl	
Total number of companies	4.208.300	424.800	98.000	19.300	4750.400
Share of the total freight flow*	6.0 %	13.5%	20.6%	59.9%	100%

B. COMPANIES ALREADY AFFECTED BY EXISTING EU LEGISLATION	Micro	Small	Medium	Large	TOTAL
	< 10 empl	<50 empl	< 250 empl	>250 empl	
Companies	40.800	33.500	39.000	14.800	128.100
Share of the total freight flow*	Neglible	1,1%	8,2%	44,5%	53,8%

C. AVERAGE IMPLEMENTATION COSTS	Micro	Small	Medium	Large
	< 10 empl	<50 empl	< 250 empl	>250 empl
Typical implementation cost per company	5.000	50.000	135.000	300.000

D. COSTS OF A MANDATORY SCHEME (A – B) x C – 5 YEAR	Micro	Small	Medium	Large	TOTAL
	< 10 empl	<50 empl	< 250 empl	>250 empl	
Implementation costs for industry	20,7 Billion	19,6 Billion	8 Billion	13,5 Billion	61,8 Billion

[8] DNV Consulting in their 'Study on the impacts of possible EU legislation to improve transport security', to be issued in October 2005

2. Voluntary scheme

The percentage of participating companies in a voluntary scheme is determined using the following “motivating” criteria:

(10) **Brand reputation:** Possible brand damage a company may suffer in case it is involved in a terrorist attack. Resulting in loss of business and revenue.

(11) **Anti theft and vandalism:** Implementation of security measures to protect against terrorist interventions also secures the supply chain and its cargo against theft and vandalism. Operators responsible for the cargo will experience a reduction in losses. Manufactures will reduce market competition of stolen goods which are introduced on the market at bargain prices.

(12) **Brand profile (business to business):** Implementation of security measures creates positive brand profiling in business to business relationships. Operators can present themselves as resilient organisations and reliable partners. Implementation of security management can guarantee a license to operate in secure supply chains

(13) **Green lane:** Secure operators shall enjoy preferential treatment through facilitation and simplification of security control measures during inspections.

(14) **Social responsibility:** Implementation of security management in the organisation can positively contribute to an organisation’s social responsibility policy.

(15) **Cost:** The cost of implementing security management in the organisation (in relation to turnover) should be considered as a inverse motivator.

The influence of each criteria on both the type and the size of company has been determined. Certain criteria have strong relationship with the size of the company, meaning that the size of the company determines whether the criteria motivate the company.

In the table below the following categories have been grouped:

- Shippers/manufacturers represent the manufactures, construction and the rail repair / maintenance shops
- Transporters represent road transport, rail transport and inland shipping
- Forwarders represent the other logistic support
- Terminal operators represent warehousing and conventional terminals.

	MICRO			SMALL			MEDIUM			LARGE			Total		
	# companies	% participants	# participants	# companies	% participants	# participants	# companies	% participants	# participants	# companies	% participants	# participants	# companies	% participants	# participants
SHIPPERS	3693000	15	553950	345500	25	86375	93000	65	60450	19000	95	18050	4150500	17	718825
TRANSPORTERS	458300	30	137490	50300	50	25150	3008	80	2406	335	95	318	511943	32	165365
FORWARDERS	54000	20	10800	5000	20	1000	1000	25	250	0	0	0	60000	20	12050
TERMINAL OPERATORS	3000	10	300	24000	30	7200	1000	80	800	0	0	0	28000	30	8300
	4208300	16,69%	702540	424800	28,18%	119725	98008	65,21%	63906	19335	95,00%	18368	4750443	19,04%	904540

Based on Eurostat Statistics

Companies already affected by EU security legislation (estimated)

	Percentage	Numbers
Micro	1%	40.800
Small	8%	33.500
Medium	40%	39.000
Large	77%	14.800
Total	3%	128.100

Difference (voluntary participating companies minus companies already affected by EU legislation)

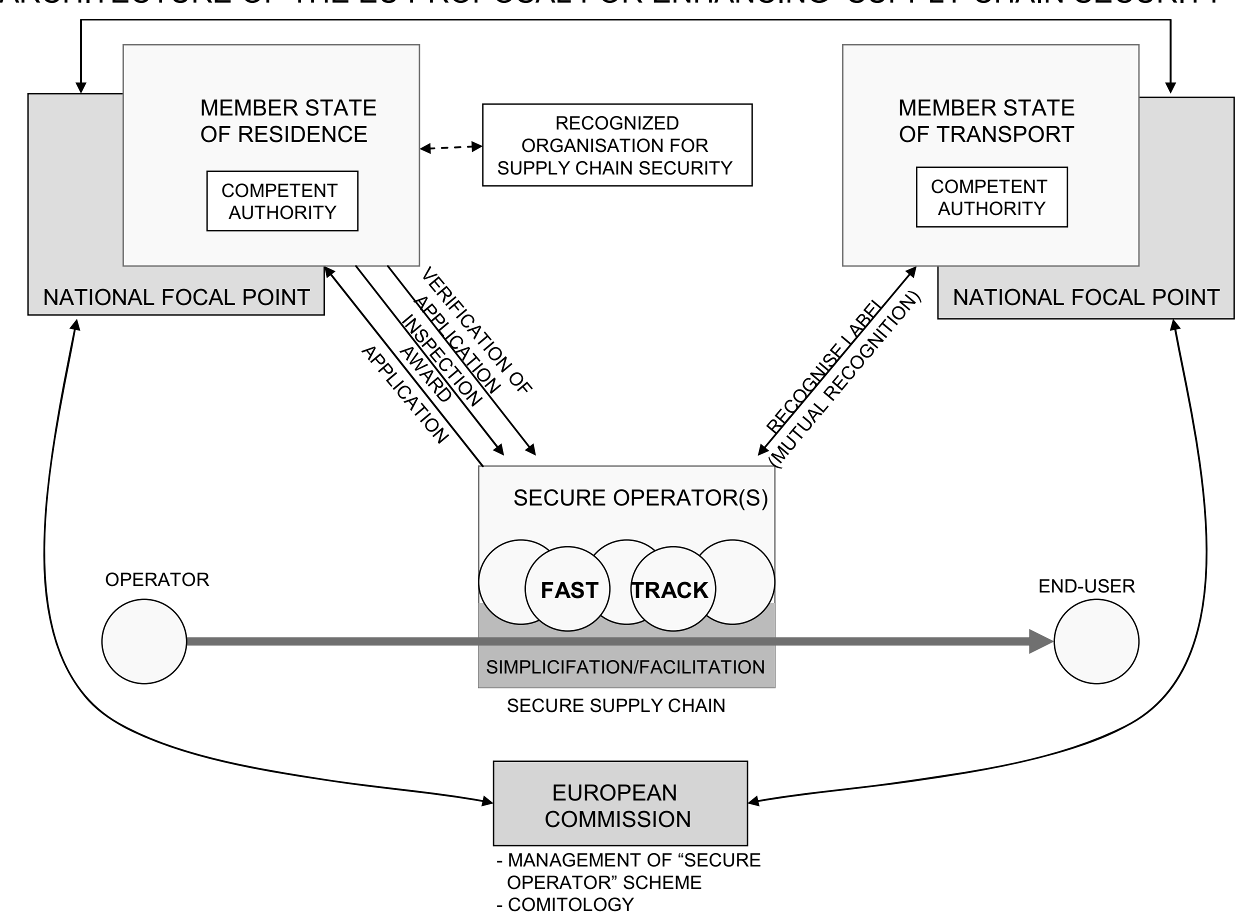
	Percentage	Numbers
Micro	16%	661.740
Small	20%	86.225
Medium	25%	24.907
Large	18%	3.568
Total	16%	776.440

Percentage of the freight flow covered

	Percentage
Micro	1%
Small	4%
Medium	13%
Large	57%
Total	75%

ANNEX 4

Architecture of the EU proposal for a Regulaton on enhancing supply chain security





Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333